

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE
COMMERCE EXTÉRIEUR
DE LA ROUMANIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le vendredi 29 mai 1914, à 3 heures

PAR

Alexandre J. STAMATIN

Président : M. FERNAND FAURE, professeur.
Suffragants { *MM. MASSIGLI, professeur.*
 LESEUR, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIRÉY

22, rue Soufflot, PARIS-5.

Léon TENIN, Directeur

1914

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE

COMMERCE EXTÉRIEUR

DE LA ROUMANIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le vendredi 29 mai 1914, à 3 heures

PAR

Alexandre J. STAMATIN



Président : M. FERNAND FAURE, professeur.

Suffragants } *MM. MASSIGLI, professeur.*
LESEUR, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

*22, rue Soufflot, PARIS-5**

Léon TENIN, Directeur

—
1914

A MON PRÉSIDENT DE THÈSE

M. FERNAND FAURE

Professeur de statistique à la faculté de droit de Paris

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en roumain

- ANTONESCO (P). — Le commerce et l'industrie du bois en Roumanie. Bucarest, 1907.
- Les Conventions commerciales et leur influence sur le développement de l'industrie et du commerce du bois en Roumanie. Bucarest.
- Annuaire statistique de la Roumanie. Bucarest, 1912.
- ASSAN (G.-B.). — Le III^{me} congrès de la minoterie de Bucarest, 1912.
- AURELIAN (S.-P.). — L'économie nationale. Terra-nostra. Bucarest, 1875.
- BAÏCOÏANO (I.-C.). — Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique, jusqu'à nos jours. Bucarest, 1904.
- Le problème des conventions vétérinaires. Bucarest, 1903.
- BARNA (I.) — L'encouragement de la minoterie et l'exportation des farines. Galatz.
- BOERESCO (C.). — La question du service maritime roumain. Bucarest, 1913.
- BOGDAN (I.). — Les relations de la Principauté de Valachie avec la ville de Brashov. Bucarest, 1905.
- BOURSE (la). — Journal hebdomadaire en roumain et en français. Bucarest.
- BRATIANU (V.) ET HALACEANU (C.). — La politique d'Etat dans l'industrie du pétrole. Bucarest, 1912.

- BREZOANO. — Les anciennes institutions de la Roumanie (1327-1866). Bucarest, 1882.
- Budget général des recettes et dépenses (le), Bucarest.
- Bulletin des chemins de fer* (le), publication mensuelle. Bucarest.
- Calendrier des associations villageoises* (le). Bucarest, 1913.
- CANTÉMIR (Prince D.). — *Descriptio Moldaviae*, 1716.
- CAROPOL (C.-G.). — Quelques observations relatives à l'encouragement de la minoterie et à l'exportation des farines roumaines. Constantza, 1909.
- Compte rendu du X^e Congrès des Chambres de commerce à Botoshani-Botoshani, 1909.
- Compte rendu statistique des chemins de fer roumains, publication annuelle. Bucarest.
- Commerce extérieur de la Roumanie (le), publication annuelle. Bucarest.
- Convention commerciale entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie (la). Bucarest, 1909.
- DOBROVICI (G.). — L'histoire de la dette publique de la Roumanie. Bucarest, 1913.
- DUMITRESCO ALDEM (A.). — La Roumanie et le transit sud-est européen. Bucarest, 1911.
- Economie nationale* (l'), revue mensuelle. Bucarest.
- Exposé de la situation financière du trésor public* (l'), publication annuelle. Bucarest.
- Feuille d'informations commerciales* (la), organe hebdomadaire du ministère de l'Industrie et du Commerce, Bucarest.
- HAMANGIU (C.). — Le code général de la Roumanie. Bucarest.
- Industrie du pétrole en Roumanie* (l'), publication officielle. Bucarest, 1908.
- IONESCO (J.). — L'Egypte, rapports adressés à M. le ministre de l'Industrie et du Commerce, pour les années 1909-1912. Bucarest.
- IORGA (N.). — Le commerce et les métiers dans les pays roumains. Bucarest, 1906.

- Loi de police sanitaire vétérinaire (la). Bucarest, 1912.
- Loi des bourses de commerce (la). Bucarest, 1913.
- Loi pour l'encouragement de l'industrie nationale (la), de 1912.
- MARTZIAN (P.-D.). — *Les annales statistiques et économiques*, publication trimestrielle. Bucarest, 1860-1863.
- Mémoire des fabricants d'alcool (le). Bucarest, 1910.
- Mémoire relatif aux taxes sur la bière. Bucarest, 1910.
- MITILINEU (M.). — Les traités et les conventions de la Roumanie. Bucarest, 1874.
- Moniteur du pétrole roumain* (le), revue hebdomadaire en roumain et en français Bucarest.
- NENITZESCO (S.-D.). — Le Danube. Bucarest.
- Les charges de la propriété rurale. Bucarest, 1901.
- Observations sur le mouvement commercial de Mannheim, au courant de l'année 1910 (rapport commercial), Bucarest.
- Projet de loi pour la création de l'impôt sur le revenu. Bucarest, 1910.
- Prospectus pour la constitution de la banque franco-roumaine. T. Séverin, 1913.
- Rapport sur l'organisation de l'exportation des céréales, présenté au X^e Congrès, par la Chambre de commerce de Botoshani. Botoshani, 1909.
- Rapport par la Chambre de commerce de Galatz. Galatz, 1909.
- Rapport sur la navigabilité du Pruth, présenté au X^e Congrès, par la Chambre de commerce de Botoshani. Botoshani, 1909.
- Rapport par la chambre de commerce de Galatz. Galatz 1909.
- Règlement des docks et entrepôts (le). Bucarest.
- Revue des ports et de la navigation commerciale* (la) revue mensuelle. Braïla.
- Situation des opérations concernant les impôts sur les spiritueux, le sucre, le pétrole* ; publication annuelle. Bucarest.

- STAÏCOVICI (D. CHR.). — Le bilan des sociétés anonymes et coopératives. 7^e année. Bucarest 1913.
- STAÏCOVICI (D. CHR.) ET ICONOMU (P.). — *La statistique annuelle de la Roumanie*. 2^e année. Bucarest 1913.
- Statistique agricole de la Roumanie* (la) publication annuelle. Bucarest.
- Statistique du service maritime roumain*, publication annuelle. Bucarest.
- STOURDZA (A. D.) ET GHICA (I.). — L'agenda du commerçant, de l'agriculteur et de l'ingénieur. Bucarest 1873.
- Viata româneasca*, revue mensuelle. Iassy.

Ouvrages en français

- BLOCISZEWSKI (J.). — Les taxes de péage aux portes de fer (dans la *Revue générale de droit international public*). Paris 1900.
- BUNGETIANU (C.). — Les bois et forêts de Roumanie. Paris 1912.
- CANTILI (P. G.). — La question des taxes de péage aux portes de fer. 1900.
- COLSON (FÉLIX.). — De l'état présent et de l'avenir des principautés de Moldavie et de Valachie. Paris 1839.
- COSTINESCO (E.). — Le tarif des douanes de 1904. Bucarest 1904.
- EDELEANU (L. D^r.) ET GANÉ (G.). — Etude comparative sur les pétroles bruts d'origines différentes. Bucarest 1910.
- FILIP (Professeur N.). — Contribution à l'étude des laines en Roumanie. Bucarest 1904.
- GHICA (T. I.). — Les droits de péage aux portes de fer. Paris 1899.
- LEFEUVRE-MÉAULLE (H.). — La Roumanie, rapport commercial. Paris 1914.
- Mouvement économique* (le) revue mensuelle. Bucarest.
- MUNTEANU ET ROMAN. — Recherches sur les céréales roumaines. Bucarest 1900.
- PEYSSONNEL (de). — Traité sur le commerce de la mer Noire, 2 volumes. Paris 1787.

- ROUMANIE (la). — 1866-1906. Bucarest 1906.
- SOUTZO (Prince N). — Notions statistiques sur la Moldavie. Iassy 1849.
- STOURDZA (A. D.). — La question des portes de fer et des cataractes du Danube.
- THOUVENEL (Ed.). — La Hongrie et la Valachie. Paris 1840.
- Tableau général du commerce extérieur de la Belgique pour l'année 1911. Bruxelles.
- WILKINSON (W.). — Tableau historique, géographique et politique de la Moldavie et de la Valachie. Paris 1821.
- ZAHARIA (Dr.). — Le blé roumain. Bucarest.

Ouvrages en allemand

- RADUCANU (J.). — Die deutsch-rumänischen Handelsbeziehungen, article publié dans le Schmoller's Jahrbuch. Berlin 1904.
- THEODORESCO (Dr.). — Der Getreidehandel in Rumänien. Tübingen 1910.

Autres ouvrages

- Commerce extérieur de la Hollande (le), pendant l'année 1911, 2 volumes (en hollandais).
- Mouvement commercial de la Bulgarie avec les pays étrangers, pendant l'année 1911. Sophia 1912.

AVANT-PROPOS

L'étude que nous nous proposons de faire ici, est avant tout descriptive plutôt que doctrinale. Elle sera dominée par le souci de la précision et de la vérité. Si nous pouvions en même temps contribuer à servir les intérêts de notre pays, nous en aurions une satisfaction profonde.

Après quelques considérations d'ordre général sur la situation géographique de la Roumanie et les avantages que cette situation peut lui apporter, nous consacrerons la première partie de notre étude à l'histoire du commerce extérieur.

Longtemps la Roumanie a manqué de la liberté nécessaire pour la prospérité des échanges internationaux. Cette période de médiocrité économique prend fin au traité d'Andrinople, en 1829 ; nous en ferons l'objet d'un premier chapitre.

Dans un chapitre deuxième nous examinerons le commerce de 1829 à 1875, date de la première tentative d'élaboration d'un tarif douanier autonome.

Enfin, dans un dernier chapitre, nous étudierons le commerce extérieur de 1875 à 1906 ; nous passerons en revue les différentes phases qu'a traversées la politique douanière pendant cette période pour

aboutir au tarif protectionniste actuel, en vigueur depuis 1906.

Nous estimons que la connaissance du passé est précieuse pour qui veut juger le présent et prévoir l'avenir ; de grandes leçons peuvent s'en dégager, car suivant le mot de Peyssonnel (1) : « les anciennes don-
« nées servent toujours de flambeau et de guide pour
« les opérations du moment ».

La seconde partie de notre travail sera consacrée au commerce extérieur de la Roumanie de 1906 à 1911 ; nous aurons à traiter, dans trois chapitres, des différentes catégories de marchandises, des pays d'importation et d'exportation, enfin des voies du commerce.

Nous insisterons tout particulièrement sur les marchandises qui font l'objet des exportations et sur les pays susceptibles de leur servir de débouchés avantageux.

Parmi ces marchandises, les animaux vivants, les produits alimentaires d'animaux, les peaux et objets en peau, les laines, poils et ouvrages de ces matières, les céréales et dérivés des céréales, les arbres, bois et produits de l'industrie du bois, les pétroles et bitumes retiendront notre attention. D'autres catégories moins importantes seront énumérées, sans commentaires, dans le seul but de nous donner une idée générale du trafic auquel elles ont donné naissance.

1. De Peyssonnel. *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, Paris, 1787. Voir l'avant-propos.

Au nombre des pays ayant des relations commerciales avec la Roumanie, nous verrons que la France est loin de tenir la place qu'elle devrait occuper. Ceci nous donnera l'occasion d'examiner les causes qui tendent à rendre si peu actif le trafic entre les deux pays. Puis nous proposerons quelques solutions susceptibles, croyons-nous, de donner une impulsion nouvelle à des relations que tout le monde voudrait voir prospérer.

Enfin pour quelques états, dont le commerce avec la Roumanie, ne présente que peu d'intérêt, nous nous bornerons à citer des chiffres.

Dans une troisième et dernière partie, nous essaierons d'établir la balance générale des comptes, pour la période 1906-1911.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA ROUMANIE

INTRODUCTION

« Les richesses naturelles et les diverses
« ressources de la Valachie et de la Molda-
« vie sont telles, que si ces pays pouvaient
« jouir des importants avantages d'un gouver-
« nement régulier... ; que le commerce d'ex-
« portation fût ouvert, que les relations com-
« merciales avec les nations étrangères fussent
« établies d'une manière convenable... ils de-
« viendraient en peu de temps les provinces
« les plus populeuses et les plus florissantes
« de l'Europe ».

(WILKINSON) (1).

La Roumanie est située au sud-est de l'Europe, entre les 43° degré 38' et 48° degré 20' de latitude nord ; entre les 22° degré 20' et 29° degré 40' de longitude est. Il faut rechercher ses origines dans l'union, en 1859, de deux provinces danubiennes : la Moldavie et la Valachie.

1 W. Wilkinson. Tableau historique, géographique et politique de la Moldavie et de la Valachie, Paris 1821, p. 77.

Elle se compose actuellement de quatre provinces qui sont : la Moldavie, la Valachie, l'Olténie et la Dobroudja ; à cette dernière il convient d'ajouter les territoires concédés à la Roumanie par le traité de Bucarest de 1913 (1).

La superficie totale du pays est approximativement de 137.786 kilomètres carrés. Suivant le dernier dénombrement, sa population est de 7.530.000 habitants.

Ces notions brièvement esquissées, examinons la situation géographique de la Roumanie.

La situation géographique d'un pays est un facteur de première importance pour son commerce. Certains petits états, dont la production économique n'est pas très intense, ont pourtant un commerce extérieur considérable. C'est le cas de la Belgique et de la Hollande. Ces deux pays ne produisent pas toutes les marchandises qu'ils exportent et ne consomment pas la totalité des produits qu'ils importent. Ce sont plutôt de vastes entrepôts qui reçoivent des quantités énormes de marchandises pour les diriger ensuite sur les pays qui en ont besoin. Ce rôle d'intermédiaire procure à celui qui le joue, un profit plus ou moins important ; dans tous les cas cette source de revenus est due à une situation géographique avantageuse.

On a beaucoup écrit et beaucoup discuté sur l'im-

1. La superficie de ces territoires est évaluée par le grand état-major de l'armée à 7.609 kilomètres carrés.

portance que peut avoir, au point de vue commercial, la situation de la Roumanie.

Lorsque le Prince Charles de Hohenzollern, consentit à monter sur le trône de Roumanie, il examina longuement la situation et l'avenir probable de son nouveau pays. Une ligne, tracée sur la carte, de Londres à Bombay passerait par les Principautés-Unies (1), et cet augure d'un transit important entre les continents européen et asiatique, n'aurait pas été tout à fait étranger, a-t-on dit, à la décision du jeune Prince.

Le souvenir de ce fait plus ou moins digne de foi, subsiste encore aujourd'hui ; nous avons pu voir, il y a quelques années, des prospectus envoyés à l'étranger, sur lesquels on indiquait cette ligne Londres-Bombay, traversant la Roumanie.

Il faut nous mettre en garde contre un optimisme trop facile, mais nous pouvons nous demander si la Roumanie n'aurait pas à jouer un rôle dans le transit entre l'Europe centrale et l'Asie occidentale, notamment l'Asie mineure, en un mot si elle se trouve sur l'une des grandes routes du commerce international.

Nous rechercherons ensuite si le Danube, qui borde le territoire roumain sur toute la longueur de l'une de ses frontières, ne pourrait être utilisé pour les échanges internationaux entre l'Occident et l'Europe centrale d'un côté, entre la région des Balkans et la mer Noire de l'autre.

1. C'est le nom que portait la Roumanie, avant 1866.

L'intérêt de la première question est grand à l'heure actuelle, tant au point de vue économique que stratégique.

Les pays de l'Europe centrale et l'Angleterre, ne peuvent suffire aux besoins d'une population toujours croissante. Il serait chimérique par ailleurs, de vouloir augmenter la production du sol qui a presque partout atteint son rendement maximum. Seul le commerce d'importation peut introduire sur le marché les produits nécessaires à l'existence quotidienne de tous ces peuples.

La production annuelle de l'Europe centrale pendant la période 1904-1906 a été de (1) :

37 millions tonnes de céréales		
23 1/2	—	betteraves sucrières
6	—	pommes de terre
7 1/2	—	vins

A l'appui de nos dires, il nous suffira d'ajouter que l'Allemagne et l'Autriche (sans la Hongrie), ont importé chaque année, pendant la même période, pour 1 milliard et demi de francs de céréales et pour 183 millions de francs d'animaux (chevaux exceptés).

Par contre, les gisements de houille et de minerai ont favorisé le développement des agglomérations

1. Voir Dumitresco Aldem A. *La Roumanie et le transit sud-est européen*. Bucarest, 1911.

dans les centres miniers et ont donné à l'industrie l'essor qu'elle possède aujourd'hui.

De sorte que si la production agricole des peuples de l'Europe centrale est devenue insuffisante à leurs besoins, à l'inverse les produits de leur industrie dépassent la capacité de consommation des marchés intérieurs. Il faut de toute nécessité créer des débouchés nouveaux ; l'Asie mineure et les régions environnantes semblent des mieux placées pour absorber les excédents de la production européenne.

On a maintes fois répété que l'Allemagne est quatre mois par an tributaire de l'étranger pour sa subsistance. La situation de l'Angleterre sous ce rapport est encore plus délicate. Le gouvernement anglais a procédé à une enquête sur la productivité du pays en denrées alimentaires. Le résultat en fut assez inquiétant. L'Angleterre produit des céréales et autres denrées en quantité suffisantes pour subvenir pendant six semaines au plus, aux besoins de sa population.

La Roumanie, vu l'exigüité de son territoire, l'état actuel de sa production, et ses propres besoins, ne peut fournir aux pays d'Europe qu'une très faible quantité de subsistances. En revanche, elle pourrait tirer un profit notable d'un transit régulier entre l'Europe et les régions fertiles de l'Asie.

Au point de vue de la distance, la route la plus avantageuse pour aller de Vienne, en Orient, est celle de Trieste, ou celle de Belgrade-Nisch-Sophia-Constantinople.

Un autre centre important, Breslau, se trouve aux distances suivantes des ports danubiens (1) :

Breslau-Braïla (en Roumanie). . .	1.380	kilomètres
Breslau-Giurgewo (en Roumanie) . .	1.550	—
Breslau-Belgrade . , ...	975	—

Et pour les ports maritimes :

Breslau-Constantza (en Roumanie). .	1.515	kilomètres
Breslau-Odessa.	1.403	—

Le transit par la Roumanie subit donc une perte de temps considérable, dont le commerce ne peut ne pas tenir compte. Il faut encore ajouter les complications et les dépenses nécessitées par un transbordement à Constantza, d'où les marchandises venant de Roumanie doivent continuer par mer leur voyage sur Constantinople ou tout autre port de l'Orient.

Mais ce surcroît de dépenses peut-être diminué par l'application de tarifs exceptionnels. C'est ainsi que, grâce à des tarifs spéciaux, le transport des céréales coûte moins cher de Roumanie à Berlin et à Hanovre, bien que la distance soit plus grande, que de Roumanie à Vienne. En ce sens on peut dire que les tarifs spéciaux suppriment les distances.

Les chances économiques d'un transit par la Roumanie sont encore diminuées par la situation politique que la dernière guerre des Balkans a créée. La situation des ports bulgares est devenue meilleure

1. Voir Dumitresco Aldem A. *La Roumanie et le transit sud-est européen*. Bucarest, 1911.

que celle des ports roumains, notamment au point de vue des distances (1). Le port de Dédéagatch donne à la Bulgarie un accès précieux sur la mer Egée ; ce port est desservi par une voie ferrée, et ne se trouve qu'à 200 milles marins de Constantinople et à 640 milles d'Alexandrie. Grâce à lui, la Bulgarie n'a plus à craindre l'obstruction du Bosphore et des Dardanelles.

Les ports bulgares de la mer Noire, eux-mêmes, Varna et Bourgas, sont mieux placés que Constantza. La distance qui les sépare de Constantinople n'est que de moitié celle qui sépare Constantinople de Constantza,

Voici maintenant les distances que nous relevons entre les ports bulgares ou roumains et l'Archipel, la Syrie, l'Égypte :

De Dédéagatch à Alexandrie. . . .	640 milles marins	
— à Beyrouth	709	—
Varna à Alexandrie. . . .	874	—
— à Beyrouth	935	—
Constantza à Alexandrie. . . .	938	—
— à Beyrouth	1.011	—
Des ports danubiens Galatz et		
Braïla à Alexandrie	1.060	—
— à Beyrouth	1.141	—

La Roumanie, jusqu'à ce jour, tirait un avantage du fait que les chemins de fer grecs n'étaient pas joints

1. Voir C. Boeresco. *La question du service maritime*. Bucarest, 1913.

au réseau ottoman. Cet avantage est en voie de disparition. La Grèce opérera bientôt la jonction de ses voies ferrées avec le réseau européen, par la construction d'une ligne Salonique-Veria-Larissa. Le port du Pirée offrira aux marchandises transportées toutes les commodités désirables et surtout l'avantage d'un transit bien plus rapide que par la Roumanie et Constantza.

Cependant les intérêts politiques et économiques de l'Allemagne en Turquie ne cessant de s'accroître, l'état roumain gagnerait à opérer lui-même le transit entre ces deux pays. Il lui faudrait pour cela suivre une politique nouvelle de moyens de transports, établir des relations quotidiennes entre Berlin et Constantinople, et généralement rendre les communications faciles pour les voyageurs et pour les marchandises.

L'intérêt stratégique de la question apparaît tout aussi net. Si l'Allemagne tient à assurer l'approvisionnement régulier de sa population en temps normal, à plus forte raison est-elle intéressée au prompt ravitaillement de ses troupes, dans l'hypothèse d'une guerre. L'expérience des guerres récentes, en effet, nous a montré toute l'influence de cette question sur le sort des batailles.

C'est peut-être dans ce but, afin d'assurer les subsistances de ses armées, que l'Allemagne soutenait son alliée l'Autriche-Hongrie et l'encourageait dans son idéal, cette fameuse poussée vers l'est, le « Drang nach Osten ».

La nouvelle carte des Balkans semble mettre fin pour toujours à cette poussée vers l'est. Les états qui se sont partagés le territoire de la Turquie d'Europe, ceux qui ferment la route de la mer Egée, ne paraissent pas disposés à laisser le chemin libre, pour mieux assurer le ravitaillement des armées autrichiennes et allemandes.

La route de Salonique fermée, on devra bien en chercher une autre. Ce sera celle qui traverse la Roumanie, se continue vers la mer Noire et aboutit en Asie mineure au point où commence le chemin de fer allemand de Bagdad.

Le transit asiatico-européen par la Roumanie, rencontre encore un obstacle. Il ne faut pas oublier que les marchandises qui prendraient cette voie seraient obligées de faire une partie du voyage par mer, de Constantza à Constantinople et dans la mer Egée, vers l'Asie mineure ou l'Egypte, suivant leur destination. Elles devraient donc nécessairement franchir les détroits.

Ici surgit un obstacle éventuel, celui de la clôture des détroits en cas de guerre, hypothèse qui s'est déjà présentée plusieurs fois. Les conséquences pour le commerce en sont désastreuses. En effet prenons comme exemple, ce qui se passa pendant la guerre italo-turque (1).

Par décision de la Sublime Porte, les Dardanelles furent, à dater du 5 avril 1912, fermées jusqu'à nou-

1. Voir « Feuille d'informations commerciales » 1912.

vel ordre. Cette situation se prolongea un mois, jusqu'au 5 mai 1912. Les pertes qui en résultèrent pour les nations dont les pavillons étaient représentés dans les détroits à cette époque furent considérables. Elles furent sensibles pour la Roumanie. Suivant le rapport de l'attaché commercial roumain à Constantinople, plus de 150 bâtiments, la plupart sous pression, se trouvaient dans ce port ou dans la mer de Marmara. En plus, un grand nombre de navires se trouvaient à Dédéagatch, Salonique, Smyrne et surtout au Pirée, attendant le moment favorable pour franchir les détroits. Le 30 avril 1912, sur 239 bâtiments faisant escale dans ces différents ports, il y en avait 62 chargés de céréales, qui venaient des ports roumains, à savoir : 59 des ports danubiens et 3 de Constantza ; 4 autres navires avaient à bord du pétrole et de la benzine. Dans la mer Egée, sur 170 navires, 1 bateau poste et 3 cargo-boats étaient roumains. D'autre part la fermeture des détroits eut pour conséquence de suspendre l'exportation d'une grande quantité de céréales accumulées dans les ports.

Le bulletin de la Chambre de commerce anglaise de Constantinople évalue à 16 millions de livres sterlings la valeur des céréales arrêtées dans les ports de la Russie méridionale par la clôture des détroits, et à 1.350.000 livres sterlings, celle des céréales détenues dans les ports roumains, dans les mêmes circonstances. A ces pertes déjà considérables il faut ajouter l'accroissement des frais de garde, les primes d'assurance, les pertes dues à la germination, les

dommages causés par la non exécution des contrats dans les délais convenus, etc.

Ces dangers sont d'autant plus menaçants pour le commerce extérieur roumain, qu'ils sont susceptibles de se renouveler. La liberté des détroits est revendiquée avec plus d'insistance chaque jour, par les états qui y sont intéressés, notamment par la Russie. Il est probable qu'un jour viendra où le commerce puisera dans cette liberté les garanties nécessaires à son plus grand développement (1).

Mais, sans compter sur cette perspective, nous croyons que le transit asiatico-européen à travers la Roumanie, pourrait être activé, par des mesures ne dépendant que de l'état roumain. En créant un service régulier entre le port de Constantza et le port anatolien de la mer Noire, point de départ du futur réseau des chemins de fer de l'Asie mineure, on pourrait diriger par la Roumanie une partie des transports asiatiques destinés à l'Europe centrale.

Passons maintenant au transit danubien. On a souvent fait ressortir les avantages que le Danube peut offrir au commerce européen. En réalité il en est tout autrement. De nombreux obstacles viennent arrêter l'essor de la navigation sur ce fleuve, dont la situation est pourtant sans égale.

Tandis que la liberté de navigation du Rhin discutée depuis 1792, était définitivement admise en

1. Voir le *Mouvement économique*, novembre 1913 : Negulesco D.
« La liberté des détroits. »

1868 (1), le Danube est encore soumis à de multiples régimes :

1) La partie du fleuve qui traverse l'Allemagne devrait être administrée par une commission de riverains (2).

2) Celle qui arrose l'Autriche est soumise à un régime identique.

3) A partir du confluent de la Save jusqu'aux portes de fer, le régime en vigueur est celui du traité conclu entre la Serbie et l'Autriche, le 22 février 1882.

4) Les portes de fer se voient appliquer un régime arbitraire, ainsi que des règlements et tarifs élaborés par la Hongrie.

5) La partie comprise entre les portes de fer et la frontière roumaine, devrait être administrée par une commission de riverains.

6) De la frontière roumaine à Braïla, la navigation tout à fait libre, est soumise aux règlements bulgare, roumain et serbe.

7) Enfin la portion comprise entre Braïla et la mer Noire, à savoir les bras Soulina et Saint-Georges (3), est régie par la commission européenne du Danube.

Le Danube est relié au Rhin par des canaux, ce qui devrait contribuer à rendre actif le trafic fluvial entre la mer du Nord et la mer Noire. Les chiffres

1. Par la convention de Mannheim, du 17 octobre 1868.

2. Voir Nenitzesco S. D., *Le Danube*. Bucarest.

3. Le troisième bras, celui de Kilia, est administré par la Russie.

n'accusent cependant qu'un mouvement commercial assez réduit.

L'obstacle le plus résistant que rencontre la navigation danubienne provient du régime des portes de fer (1).

Par le traité de Berlin (13 juillet 1878) l'Autriche se chargeait de construire un canal devant assurer la navigabilité de ce passage difficile. Peu de temps après, à la suite de la conférence de Londres (10 mars 1883) elle céda la place à la Hongrie ; celle-ci prit à sa charge l'exécution des travaux, moyennant le droit pour elle de percevoir des taxes de navigation à l'entrée du canal, à titre de dédommagement. Or le tarif hongrois est tellement élevé, qu'il devient un obstacle sérieux pour la navigation danubienne.

Ainsi, tandis que dans le canal des bouches du Danube, les tarifs de la commission européenne ne sont que de 0,39, et 0,68 par tonne métrique, la même quantité de marchandises doit payer dans le canal hongrois des portes de fer, une taxe de 2 fr. 39.

A raison de ces taxes exorbitantes, les marchandises allemandes venant des provinces westphaliennes,

1. Voir encore sur le Danube et les portes de fer, les ouvrages suivants : A. D. Stourdza *La question des portes de fer et des cataractes du Danube* ; G. P. Cantili *La question des taxes de péage aux portes de fer*, 1900 ; Ghika T. J. *Les droits de péage aux portes de fer*. Paris, 1899 ; J. Blociszewski *Les taxes de péage aux portes de fer* (dans la *Revue générale du droit international public*, 1900, p. 502-518) ; A. D. Stourdza *Recueil de documents relatifs à la liberté de la navigation sur le Danube*. Berlin, 1904.

sont dirigées sur Constantinople par la Méditerranée, au lieu de prendre la voie, plus directe cependant, du Danube et de la mer Noire. Le transport d'une tonne métrique d'Ulm à Constantinople par Londres, coûte 5 marks 18; par le Danube cela coûterait 14 marks 27 (1).

A ces considérations, si nous ajoutons, que dans un avenir prochain un canal opérera la jonction de la Vistule et du Dniestre, il est probable qu'une partie des marchandises qui s'écoulent aujourd'hui par le Danube, prendront cette nouvelle voie. Il existe bien un projet de canaux entre le Danube, l'Elbe et l'Oder, mais ce plan n'a pas encore reçu d'exécution suffisante pour qu'on puisse le juger dans son ensemble.

Le Danube reste donc une voie de communication d'intérêt local plutôt qu'international. Il ne peut être utilisé que pour certaines catégories de marchandises : les céréales, par exemple, ou encore le pétrole.

A côté du transit que nous avons envisagé jusqu'ici, il en est un autre, dont il est bon de tenir compte, bien qu'il soit orienté d'un tout autre côté :

On a longtemps parlé comme d'une chose vivement désirable, de la construction d'une voie ferrée du Danube à l'Adriatique. Ce projet est aujourd'hui en voie de réalisation. Une convention vient d'être conclue entre la Roumanie et la Serbie, ayant pour objet la construction d'un pont sur le Danube, et la

1. Voir Dumitresco Aldem A. *La Roumanie et le transit sud-est européen*, Bucarest, 1911.

jonction des chemins de fer serbes et roumains. Cette convention est d'une très grande importance tant au point de vue économique que stratégique.

En effet la réalisation de ce projet doit ouvrir à la Roumanie, la route de l'Adriatique et doter son commerce de débouchés nouveaux. Cette situation sera d'autant plus avantageuse pour la Roumanie, qu'une partie des exportations du sud de la Russie, emprunteront cette voie pour aller en Serbie, dans le Monténégro, dans le bassin de l'Adriatique et de la Méditerranée.

Le transit actuel par la Roumanie est presque insignifiant, par rapport au commerce spécial roumain, comme le montrent ces quelques chiffres empruntés aux statistiques pour les années 1906-1911 :

	Importations — (tonnes)	Exportations — (tonnes)	Transit — (tonnes)
1906 . . .	734.352	4.213.331	88.539
1907 . . .	934.792	4.199.963	99.226
1908 . . .	871.190	2.822.725	60.880
1909 . . .	716.020	3.297.254	66.929
1910 . . .	771.516	4.488.628	94.601
1911 . . .	986 300	5.390.280	107.346

En 1911, le transit ne représente que 107.346 tonnes, en face d'un total d'importations et d'exportations de 6.376.580 tonnes. En décomposant le transit par pays de provenance et de destination, voici les résultats que nous obtenons :

Sur un total de 107.346 tonnes, 91.549 tonnes sont

de provenance autrichienne, 3.153 tonnes de provenance russe et le reste de pays divers.

Quant à la destination de ces marchandises, 27.533 tonnes vont en Bulgarie, 21.315 tonnes en Russie, 19.464 tonnes en Turquie, 13.704 tonnes en Autriche, 13.952 tonnes en Italie, tous pays voisins ou proches de la Roumanie.

Il résulte de toutes ces considérations que la Roumanie ne peut aspirer pour le moment, à un commerce de transit international de grande importance, mais seulement à un transit local et réduit.

PREMIÈRE PARTIE

HISTORIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR ROUMAIN

CHAPITRE PREMIER

Le commerce extérieur des Principautés danubiennes depuis leur fondation jusqu'au traité d'Andrinople (1829)

La production nationale des Principautés danubiennes au XIII^e siècle, début de leur existence, était extrêmement limitée. Elle suffisait à peine aux besoins les plus rudimentaires de la population. Toute production perfectionnée ou de luxe était inconnue. Dans de semblables conditions, il ne pouvait être question de commerce ni d'échanges internationaux, puisque pour acheter il faut troquer, ce que la production, pratiquement inexistante, ne permettait pas de faire.

L'économie nationale aurait peut-être mis bien longtemps à franchir cette première étape, si un événement, de la plus haute importance pour le commerce, ne s'était produit à cette même époque.

En effet, au XIII^e siècle (1), nous nous trouvons en face d'un courant migrateur de marchands et d'artisans allemands vers la Hongrie. Ces émigrants passèrent jusqu'aux Karpathes et fondèrent des villes à proximité de la frontière des Principautés. Des relations commerciales devaient bientôt s'établir entre les Roumains, l'Orient et les cités nouvelles, appelées à devenir florissantes. Nous citerons parmi ces villes de marchands, Brashov (Cronstadt) et Sibiou (Hermanstadt) sur la frontière valaque, Rodna et Bistritza près de la frontière moldave.

Avant d'atteindre les régions extrêmes de la Transylvanie, ces émigrants avaient laissé des leurs dans un grand nombre de villes de Hongrie et de Pologne. L'élément allemand devait y prospérer, et contribuer plus tard à la formation d'un mouvement commercial actif avec les villes marchandes, situées aux frontières des Principautés, et dont nous avons parlé plus haut. On peut ainsi s'expliquer les échanges considérables qui, au cours des siècles suivants, devaient s'effectuer entre la Moldavie et la Pologne d'un côté, la Valachie et certaines villes de l'Allemagne, Leipzig notamment, de l'autre. Parmi les villes marchandes, ayant joué un rôle important dans le commerce avec les états roumains, nous citerons Pressbourg en Hongrie, Cracovie et Léopol en Pologne.

Les habitants de ces colonies, venant du centre

1. Voir N. Iorga. *Le commerce et les métiers dans les pays roumains*, Bucarest, 1906

de l'Europe, étaient beaucoup plus civilisés que leurs voisins des Principautés. Ils tirèrent parti de leur supériorité en travaillant les objets dont ceux-ci avaient besoin. Ils établirent un courant d'échanges avec les pays d'Orient, avec l'Asie mineure, où le commerce était alors aux mains des Arméniens. Ce commerce actif donna naissance à un transit, important pour l'époque, à travers les Principautés. C'est donc sous la physionomie d'un transit que nous trouvons les premières manifestations du commerce dans les états roumains. Leur position géographique était très avantageuse à ce point de vue. Plusieurs grandes voies traversaient leur territoire. Du côté de la Valachie, la grande route descendant des Karpathes, traversait les plaines jusqu'au Danube et à la mer Noire, où déjà plusieurs colonies gènoises s'étaient fondées. Le port actuel de Braïla était fréquenté à cette époque par des navires de commerce qui remontaient le fleuve, jusqu'à ce point. C'était la grande route de la mer, qui venait du centre de l'Europe même, la route du Levant.

Une seconde voie importante, venant toujours de la Hongrie, passait par Bucarest, traversait le Danube, pour aller à Constantinople en traversant la péninsule des Balkans.

En Moldavie, nous trouvons deux grandes routes commerciales. La première venait de Pologne, allant au Danube et vers le Levant, la seconde partait de Transylvanie pour aboutir aux Tatares du sud de la Russie actuelle, et aux colonies gènoises de Crimée.

Les marchands de l'Europe centrale et de Transylvanie, qui empruntaient ces routes à travers les Principautés, ne perdirent pas l'occasion d'entrer en relations commerciales avec leurs habitants, et de conquérir un nouveau débouché. Leurs efforts aboutirent et stimulèrent en même temps la production des Principautés. Cette production devait servir désormais à payer les marchandises achetées aux étrangers.

Ces échanges d'abord timides, prirent bientôt une extension considérable. Il nous serait difficile de donner des chiffres indiquant le montant des importations et des exportations à cette époque, les statistiques nous faisant complètement défaut. Cependant il semble que des relations commerciales très actives aient existé dans ces régions, comme le prouvent les nombreux traités de commerce conclus par les Princes roumains avec les villes marchandes et qui remontent très loin dans le passé (1).

Ces conventions accordaient toutes sortes de privilèges et de réductions aux marchandises provenant des villes en question. Il y a des articles, comme le poisson, qui reviennent sans cesse dans ces documents, ce qui montre que ces objets étaient parmi les plus importants du trafic.

Un autre renseignement nous est donné par les re-

1. Voir : J. Bogdan. *Les relations de la Principauté de Valachie avec la ville de Brashov*. Bucarest, 1905 ; M. Mitilineu. *Les traités et les conventions de la Roumanie*. Bucarest, 1874.

cettes des douanes, encore que le système douanier fût alors singulièrement compliqué par l'existence de douanes intérieures et principales, comme nous le verrons plus loin.

Il était d'usage même, à ce qu'il paraît, de renouveler ces traités à chaque avènement de Prince.

Les plus nombreuses de ces conventions furent passées entre la Valachie et la ville marchande de Brashov, en Transylvanie. Elles assuraient la liberté du commerce pour les sujets des deux pays, interdisaient la confiscation des marchandises pour non-paiement des dettes, et accordaient enfin des réductions sur les droits de douane.

Le premier de ces traités date de 1386. Nous en trouvons d'autres en 1408, 1413, 1421, 1424-1427, 1422, 1431, 1437, 1474, 1477, 1478, 1479-1480, 1482, etc. La plupart sont rédigés en slave ancien ; quelques-uns le sont en latin, ce qui est très précieux pour l'intelligence du texte ainsi que pour la nomenclature des catégories de marchandises et des monnaies en usage (1).

1. Le traité du 10 novembre 1424, conclu à Tergovichté, capitale de la Valachie, par lequel le Prince Dan de Valachie, pour remercier le Roi de Hongrie, qui lui avait reconnu le droit de frapper la monnaie, accorde à la ville de Brashov, un nouveau tarif douanier moins élevé, et interdit en même temps la confiscation des marchandises et l'emprisonnement des négociants :

Nos Dan woyda, dei gracia transalpinensis et dux de terra Fogaras et de Omlas, memoriae commendamus, tenore presencium significamus quibus expedit universis, quod serenissimus rex princeps et dominus. Sigismundus, dei gracia Romanorum semper Augustus ac

Les traités conclus entre la Moldavie et la Pologne, sont également nombreux. Nous trouvons de semblables documents en 1407, 1518, 1539, 1546, etc. Il existe aussi un traité avec la Transylvanie datant de 1433, et un autre avec l'Angleterre, de 1588.

Hungariæ, Bohemie, Dalmacie, Croacie, etc., rex, dominus meus naturalis et graciosissimus, tantam nobis gracia condonavit, quod nos in kamera nostra fillerenes vulgariter et parvos denarios faceremus ; eidem sui regie maiestati immensas graciарum acciones referentes de huc, volentes igitur nos quodcum probis et ydoneis viribus, universis et singulis honestis civibus civitatis et cum ad se pertinentibus de Braso, ut nos simus in bona concordia et pace tranquilla, ut idem parvi denarii in istoregno sic ambulant, sicut ibi in Braso et in regno Hungariae, una cum baronibus nostris nobis consedentibus et fidelibus nostris universis de regno Walahie existentibus, talem hordinationem et pacem fecimus : pro una pecie panne de Ypri triginta sex denarios pro tributo, pro uno lemni longo XXIV denarios, de Kolonia XVI denarios, pro panno bohematici VIII denarios ; quos quidem pannos quem ciserunt, nullum tributum solvant ; de Ozittia et de caliga ordinata nil solvant, de una tunella melis que habet LXXX ornas XX denarios, de una tunella vini X denarios et de una vasa medone X denarios ; qui emit equum vel qui vendit VIII denarios ; de una masa de cera XVI denarios ; de piper et crocum, bombacum et de lana cameli, in quibus pillium faciunt, et de cute agneli ac alij cute, sive sit bovi sive castrati sive cuiuscumque sint, et qui mercimonia eveniunt de mare, de centum denariis tres denarios ; de lodice tres denarios ; de biro unum denarium ; quando portant ad regnum Volahie mastrucam, nil tributum solvant ; de panno griseo, ferro et de arco, de biccello, de ligatura, de ham, de tela grosa, de len et de canapo nil tributa sint ; pro uno porco III denarios, de bovis sex denarios, de vaca IIII denarios et de mutone unum denarium ; de cute cervi unum denarium ; si fuerit alinus cutis secum, nil solvant tributum ; pro unatemlew de formagio vulgariter II denarios ; pro uno equestro qui transit sub castro Theuuch II denarios ; pro una pedestre unum dena-

Le régime douanier résultant de ces traités était le suivant :

En Valachie on payait des droits de 3 % à l'entrée du pays et au passage du Danube.

En Moldavie le système douanier était plus com-

rium; pro cutis spiriolinis, vulpinis, leporis, mardurinis et de omnibus pellibus ferinis de triginto unum recipiant; in Braïla de una masa piscis XXXVI denarios; in Traxsor videlicet, in Novo Foro de uno curro unum piscem, et in Tergoistha similiter unum; unum equum suferatum, in cuiuscumque sint ponderatis, IIII denarios; in Domboycha in curro, quot equi sunt qui trahunt carrum, quilibet unum denarium tributum solvant, et de uno curro unum piscem, et unum equum suferatum III denarios, et de alio mercimonio nil solvant; pro uno equo qui nil portat unum denarium; de una pedestre homine similiter unum denarium. Et qui transsiunt de Corona ultra Danobium ad forizandum mercimonia, in regno nostro in nullo loco nulum tributum solvat, nisi in Reker et in vadum Danobi tributum solvant. Et insuper eciam committimus et serie presencium firmiter precipiendo mandamus, quatenus nullis per horum debitis neminem arestare et impedire debeat modo aliquali, nisi prius coram honestis civibus casualiter et iudice querat et in causam adtrahat. Super quo nos committimus universis nostris baronibus, comittibus, castellanis, officialibus, tributariis et in quibuscunque dignitate existentibus, sive qui sint tales qui emissent tributum de nobis, sive sint tales cui nos dedissemus pro serviciis ipsorum, eisdemque firmiter precipiendo mandamus, quatenus nullus ipsorum eosdem predictos cives et hospites de Corona impedire, molestare et aggravare nittentur; extunc indignacionem nostram se senciatur incursum. In cuius rei testimonium eisdem presentes litteras nostras appositione pendentis sigilli nostri munimine roboratas duximus concendendas. Datum in Tergoischa, feria sexta proxima in vigilia Sancti Martini episcopi et confessoris, anno domini M^{mo} CCC^{mo} XX^o IIII.

Ceterum eciam significamus tenore presencium quod nos predictam hordinacionem cum probis et discretis hominibus fecimus, videlicet cum probis et discretis hominibus fecimus, videlicet cum Vallentino

pliqué. Il y avait trois sortes de douanes : douanes frontières, douane intérieure et douane principale, celle-ci payée à l'entrée dans la capitale. Les droits variaient suivant les pays de destination. On faisait des concessions, on accordait même des subventions aux exportations pour la Pologne, tandis qu'on surchargeait de droits celles pour la Turquie et pour le pays des Tatares.

A partir du xv^e siècle, le commerce eut beaucoup à souffrir de la domination ottomane. D'abord, les Turcs se rendirent maîtres de toutes les villes frontières, où existaient des douanes et se substituèrent aux Princes roumains, pour la perception des droits, qu'ils majorèrent. La perte pour les Principautés fut double. Dépourvues des recettes que les douanes leur procuraient, elles virent le transit diminuer, par suite du peu de confiance qu'inspiraient les douaniers turcs aux marchands de Transylvanie et de Galicie.

C'est alors qu'apparut dans les Principautés une classe nouvelle, celle des marchands roumains, qui s'adonnèrent au commerce, monopolisé jusque-là par les étrangers. Ils jouèrent le rôle d'intermédiaires entre l'Europe centrale et l'Orient.

La Porte devait imposer au commerce roumain une autre vexation. Lorsque la Moldavie et la Vala-

condam judice et Johanne Crispo villice de Corona et Martino judice de Rosnio ac cum alijs multis probis et discretis hominibus. (Voir J. Bogdan, *Les relations de la Principauté de Valachie avec la ville de Brashov*. Bucarest, 1905).

Le traité est rédigé en latin et en slave ancien.

chie devinrent les vassales de la Turquie, leur commerce avec la Porte devint un commerce forcé. Les deux provinces étaient obligées d'envoyer chaque année à Constantinople une certaine quantité de marchandises, à savoir : des céréales, des bestiaux (notamment des moutons), des chevaux pour la cavalerie turque, du bois pour la construction des navires et des maisons, et d'autres marchandises encore. La Turquie payait généralement ces produits au quart de leur valeur sur le marché roumain ; souvent elle ne payait rien, car elle ordonnait en même temps la levée d'un nouvel impôt équivalent à la valeur des marchandises livrées ; ou bien, elle déduisait cette valeur du tribut que les Principautés devaient verser chaque année au trésor ottoman.

Dans son ouvrage publié en 1821, W. Wilkinson, squire, ancien vice-consul d'Angleterre à Bucarest (1), nous donne des détails très intéressants sur la production des Principautés et leur commerce avec la Turquie. D'après lui on produisait : 10 millions de kilos de Constantinople (2) de blé par an (3.600.000 Hl.), la cire jaune, le miel, le beurre, les fromages, les cuirs, les bois de charpente, le merrain et les mâts de vaisseau de toutes espèces et dimensions ; 500.000 peaux de lièvres annuellement, 600.000 okes (3) de graines de

1. Voir W. Wilkinson. *Tableau historique, géographique et politique de la Moldavie et de la Valachie* (traduit de l'anglais par M. de la Roquette). Paris, 1821.

2. Un kilo de Constantinople équivaut à 36 litres.

3. Une oke : 1 kgr. 276.

Rhamnus infectorius, servant à teindre en jaune, connues dans le commerce sous le nom de graines d'Avignon et 400.000 kintales (1) de laine. Les trois derniers articles étaient seuls exempts de droits d'exportation ; les autres étaient à la disposition du gouvernement ottoman. Après avoir envoyé à Constantinople les quantités fixées, le surplus pouvait être exporté vers d'autres pays. L'exportation du blé était en principe prohibée et devait être spécialement autorisée par un firman de Constantinople. En fait, cela n'arrivait jamais. La Turquie faisait venir chaque année des Principautés 1.500.000 kilos (de Constantinople) de blé, 250.000 moutons et 3.000 chevaux.

Telles étaient les relations commerciales avec l'Empire ottoman. Lorsque l'autorité politique de celui-ci s'affaiblit, la situation du commerce s'améliora. Le traité de Koutchouc-Kaïnargi de 1774, supprima les fournitures gratuites que les Principautés devaient à la Porte pour les besoins de ces troupes. A partir de cette année, des missions autrichiennes, prussiennes, danoises même, venaient dans les Principautés pour acheter les chevaux nécessaires aux armées.

A côté de ce commerce avec la Turquie, peu avantageux pour les Roumains, ceux-ci avaient continué leurs relations avec la Transylvanie et surtout avec les cités marchandes dont nous avons parlé, Brashov et autres. Les produits faisant l'objet de ce commerce étaient : les porcs, la laine, très recherchée par les

1. Un kintal : 44 okes.

manufactures établies dans ces villes, les vins, le poisson, qui faisait l'objet d'un commerce actif, comme autrefois.

La Moldavie était en rapports commerciaux avec Venise, l'Allemagne et même l'Angleterre avec qui elle avait conclu le traité de 1588. Elle envoyait des bœufs en Transylvanie et surtout en Pologne. Dans ce dernier pays elle exportait des vins, des moutons et de la laine. Elle expédiait de la cire à Venise et plus tard en Allemagne. Celle-ci recevait encore de Moldavie, des bœufs qui allaient jusqu'à Hambourg, pour passer quelquefois en Angleterre. Le commerce avec les Cosaques était réduit. On échangeait des vins contre des fourrures, de l'ébène, etc.

Souvent le commerçant était le Prince même. On trouve dans les archives de Venise, une lettre d'Alexandre Lapushneano, Prince régnant de Moldavie, traitant des affaires commerciales pour son propre compte (1).

Nous nous sommes occupés jusqu'ici des exportations des Principautés roumaines. Les importations consistaient au ^{xv}^e siècle en denrées coloniales, en fer, en étain provenant de Gènes, en verreries et miroirs de Venise, en étoffes de Florence, en drap, plomb et armes originaires de Pologne. Vers la fin de la période dont nous nous occupons, nous trouvons certains détails sur les importations, dans Wilkinson.

1. Voir N. Iorga. *Le commerce et les métiers dans les pays roumains*. Bucarest, 1906.

Il nous dit que la plupart des objets importés provenaient des marchés de Smyrne et de Constantinople, de sorte que les marchandises payaient les droits de douane : une fois en Turquie et une seconde fois (le droit de 3 %) en pénétrant dans les Principautés. On importait d'Allemagne des objets manufacturés en coton ou en laine, de la faïence et des poteries. On évalue à 200.000 livres sterlings la valeur du drap de qualité fine, importé annuellement. La France envoyait aussi du drap, mais en quantité moindre, en raison de son prix élevé. On importait des fourrures de Russie.

Pour nous faire une idée du montant des recettes des douanes, nous donnerons deux chiffres datant du XVIII^e siècle.

Le revenu des douanes en Valachie était en 1767 de 115.000 lei anciens (42.550 fr.) (1). En Moldavie il était vers 1716 de 30.000 thalers (2) par an, soit 37.000 lei anciens.

A partir du XVI^e siècle l'élément grec fait son apparition dans le commerce des Principautés. Les Grecs s'occupaient de la vente des marchandises orientales. En Moldavie, il y avait un grand nombre de crétois, occupant des situations élevées dans le service des douanes. Ils faisaient un commerce actif avec l'Archipel.

1. Voir Brezoiano. *Les anciennes institutions de la Roumanie* (1327-1866). Bucarest, 1882. 1 leu ancien = 0 fr. 37.

2. Voir D. Cantémir (Prince). *Descriptio Moldaviae*, 1716. 1 thaler = 1,20 lei anciens.

Vers la fin de cette période, au début du xix^e siècle, le port danubien de Galatz jouait un grand rôle dans le mouvement commercial. Cependant, à cause de la petite profondeur du Danube, les navires jaugeant moins de 300 tonneaux pouvaient seuls remonter son cours, jusqu'à Galatz. Wilkinson nous dit qu'au moment où il écrivait son livre (en 1821), Galatz comptait à peine 7.000 habitants.

C'est dans cette situation que se trouvait le commerce roumain à la veille de 1829. Dépourvu de liberté, privé des moyens de transport nécessaires à son développement, il existait à peine et luttait contre les vexations de toute sorte et l'arbitraire administratif.

CHAPITRE II

Le commerce extérieur des Principautés et de la Roumanie depuis le traité d'Andrinople (1829) jusqu'en 1875.

Le traité d'Andrinople, conclu entre la Russie et la Turquie, en 1829, devait modifier profondément la situation économique des Principautés. L'article 5 du traité accordait aux Roumains la liberté de faire le commerce, et faisait ainsi perdre à la Turquie son monopole et ses privilèges.

Les Puissances se tournèrent vers ce nouveau débouché qui s'offrait à elles. On connaissait la richesse des Principautés. Wilkinson disait que ces régions, bien administrées et libres de faire le commerce, deviendraient les plus opulentes de l'Europe (1).

Peu de temps après le traité d'Andrinople, les Puissances manifestèrent leur intérêt dans le commerce des Principautés, en leur envoyant des consuls. Les ports danubiens, dont les plus importants étaient Galatz et Braïla, acquirent une grande importance. L'Angleterre, la Sardaigne, la Hollande, Naples, la

1. W. Wilkinson, *Tableau historique, géographique et politique de la Moldavie et de la Valachie*. Paris, 1821, p. 77.

Prusse avaient toutes des agents commerciaux à Galatz. En 1830 le consul prussien Kuch écrivait : « Galatz est la route du commerce allemand en Orient. »

Le traité d'Andrinople réglemente le commerce des Principautés dans son article 5, que nous citons textuellement, vu son importance capitale dans la question :

« Les Principautés de la Moldavie et de la Valachie
« s'étant par suite d'une capitulation, placées sous
« la suzeraineté de la Sublime Porte, et la Russie
« ayant garanti leur prospérité, il est entendu qu'elles
« conserveront tous les privilèges et immunités qui
« leur ont été accordées, soit par leurs capitulations,
« soit par les traités conclus entre les deux empires,
« ou par les hatti-chérifs émanés en divers temps.
« En conséquence, elles jouiront du libre exercice de
« leur culte, d'une sûreté parfaite, d'une administra-
« tion nationale indépendante et *d'une pleine liberté*
« *de commerce* : les clauses additionnelles aux stipu-
« lations antécédentes, jugées nécessaires pour assu-
« rer à ces deux provinces la jouissance de leurs
« droits, sont consignées dans l'acte séparé ci-joint,
« qui est et sera considéré comme faisant partie in-
« tégrante du présent traité. »

Après la conclusion de ce traité, les Principautés subirent l'occupation russe, qui ne fut pas sans influence sur leur développement économique. De cette époque date le « Règlement organique », acte législatif qui prit certaines mesures favorables au commerce. Les douanes intérieures furent supprimées.

Mais ce règlement laissait la Moldavie et la Valachie sous la dépendance de la Turquie, en ce qui concerne leurs relations douanières avec les pays étrangers (1). Les droits de douane étaient toujours de 3 %. Il n'y avait pas de taxes sur le transit, et seulement quelques prohibitions.

C'est sous ce régime que devait vivre et se développer le commerce des Principautés roumaines.

Si les statistiques nous font presque complètement défaut pour la période précédente, il en est autrement de 1829 à 1875. Nous possédons des chiffres suffisants pour nous rendre compte de l'importance des échanges ; toutefois ces données ne peuvent pas nous permettre de reconstituer le mouvement commercial année par année.

Nous envisagerons séparément les deux Principautés jusqu'en 1859, date de leur union, pour parler ensuite du commerce roumain en général, depuis 1859 jusqu'en 1875.

Commençons par la Valachie. La plupart des sources que nous puissions consulter sur le commerce valaque sont d'origine étrangère.

Peu de temps après le traité de 1829, les exportations pour l'année 1832 étaient de 32.640.291 piastres (10.880.030 francs environ) (2) ; les importations pour

1. Voir J.-C. Baïcoïano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

2. Voir Brezoïano. *Les anciennes institutions de la Roumanie* (1327-1866). Bucarest, 1882 ; Ed. Thouvenel. *La Hongrie et la Valachie* Paris, 1840. 1 piastre = 1/3 de franc.

la même année se montaient à 27.733.000 piastres (9.244.333 fr.). Pour l'année 1833 le Consul de France en Valachie (1), dans un rapport adressé au ministère des Affaires étrangères, évaluait le commerce d'importation à 12.440.000 francs et celui d'exportation à 15.480.000 francs. Quant au mouvement des ports, le Consul estime à 620, le nombre des bâtiments entrés en 1833 dans les ports de Galatz et de Braïla, avec un tonnage total de 73.060 tonnes. La plupart des marchandises provenaient de l'Allemagne et de la Turquie. En 1836 les importations étaient de 41.384.318 piastres (13.794.473 francs) et les exportations de 32.001.275 piastres (10.667.091 fr.).

Dans un très intéressant ouvrage français sur la question, le livre de Félix Colson: « *De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie* », nous trouvons des données précises, sur le commerce valaque pendant les années 1832-1837.

Après nous avoir parlé du commerce en général, par catégories de marchandises et par pays de provenance et de destination, il nous donne un ensemble de huit tableaux statistiques de la plus haute importance, très détaillés, sur les importations, les exportations, le mouvement des ports. C'est le premier ouvrage qui se soit occupé, avec un pareil luxe de détails, du commerce roumain.

Colson (p. 210) groupe les importations en quatre catégories suivant les pays de provenance : des pays

1. Voir *La Roumanie* (1866-1906). Bucarest, 1906.

allemands, de Russie, de Turquie et de Brashov (Cronstadt). L'Autriche envoyait annuellement pour plus de 10 millions de francs de produits. Les objets manufacturés, le coton filé, la toile grise de coton, les indiennes imprimées étaient importés d'Angleterre; les huiles, les olives, les fruits secs, le tabac, le coton brut, de Turquie et de Grèce en petite quantité; le sucre raffiné de France; le caviar et les cordages, les meubles, en très petite quantité, de Sardaigne.

Il examine les exportations par pays de destination : on exporte le maïs à Trieste; le blé à Gènes, à Trieste et dans l'Archipel; le suif à Constantinople et en Angleterre; les laines en France, en Belgique, en Angleterre et à Trieste; les vins à Odessa; les doutes et les mâts à Constantinople et en Égypte; les haricots à Gènes, à Trieste; les semences de lin à Gènes et en Angleterre; le beurre et le fromage en Turquie et en Grèce; la soude à Constantinople; la soie à Trieste. Il évalue les exportations de la Valachie à 16 millions de francs par an.

Les voies de communication l'intéressent beaucoup. Le traité de Saint-Petersbourg rendait aux deux provinces le droit d'arborer le pavillon national sur leurs bâtiments du Danube. La déclaration du 28 août 1834 déclarait libre le port de Galatz, et celle du 2 mars 1836 rangeait Braïla parmi les ports d'entrepôt. En 1839 les Principautés possédaient une vingtaine de bâtiments et le mouvement des deux ports commençait à être considérable pour l'époque. Ils

recevaient plus de 1.000 vaisseaux par an (1). Le transit était facilité et ne payait rien ni à Braïla, ni à Galatz. Les droits d'ancrage et de quarantaine étaient de 20 francs (2).

La situation du commerce français dans les Principautés, n'était pas brillante. Le pavillon français apparaissait rarement dans les ports danubiens. En 1837 il ne fut pas du tout représenté. Les relations avec la France se faisaient par la poste autrichienne ; avec Constantinople par la poste russe. Colson fait ressortir l'intérêt qu'il y aurait à prolonger jusqu'à Galatz et Braïla l'itinéraire du courrier français de Constantinople.

Sur le profit que la France pourrait tirer de ses relations commerciales avec les Principautés, il ajoute : « Marseille peut, dans l'état actuel des deux « Principautés, s'occuper avec bénéfice des articles « suivants : les céréales, les bois de construction ; « les immenses forêts des Karpathes, sont encore

1. 620 en 1833 suivant le rapport du Consul de France en Roumanie Voir *La Roumanie*, 1866-1906, Bucarest, 1906.

2. Entre autres renseignements utiles, il nous donne le cours du change à Galatz :

Vienne. . . .	9 piastres 1/4	par florin, à 2 mois.
Trieste. . . .	9 —	8 paras florin, à 2 mois.
Gênes	3 —	1/2 par fr., à 75 jours de date.
Marseille. . .	3 —	1/2 par fr., à 75 jours de date.
Odessa	404-406 —	par 100 roubles, à 10-15 jours de vue.
Constantinople.	100 piastres de Galatz,	par 110-121 piastres turcs de Constantinople, à 11 jours de vue.

La valeur du piastre : 40 paras ; 1 franc = 108 paras.

« vierges. Les laines qui pourraient s'améliorer de
« plus en plus et que les Anglais demandent beau-
« coup mieux lavées. Les peaux de bœufs et de va-
« ches, généralement assez mal tannées et livrées à
« très bon marché, mieux préparées, pourraient
« soutenir la concurrence avec les cuirs de Russie.
« Le suif, quoique assez demandé, offre de grands
« bénéfices. Les viandes salées qui fourniraient des
« approvisionnements immenses pour notre marine.
« Le sel y est pour rien, et le bœuf se vend de 65 à
« 70 francs. Le beurre mal préparé et les fromages
« qui sont excellents. La cire de Valachie est égale
« en qualité à la cire de Volhinie et de Podolie et
« pourtant elle est très peu demandée. Les graines
« de lin et de chanvre réussissent très bien. Les vins
« eux-mêmes pourraient être exportés avec avantage,
« le goudron, le mercure. »

Voici la liste des tableaux statistiques que Colson nous donne à la fin de son ouvrage :

- 1) Tableau d'exportations de la Principauté de Valachie, pendant les années 1832-1837. Quantités et valeurs.
- 2) Tableau d'importations pour la Principauté de Valachie, pendant les années 1832-1837. Valeurs.
- 3) Aperçu des bâtiments arrivés à Braïla dans l'an 1837.
- 4) Importations par Braïla pendant l'an 1837.
- 5) Exportations par Braïla en 1837.
- 6) Aperçu des bâtiments arrivés à Galatz, en 1837.
- 7) Exportations par Galatz en 1837.
- 8) Importations par Galatz en 1837.

D'après les tableaux 1 et 2, nous pouvons établir la balance du commerce extérieur de la Valachie, pendant la période 1832-1837. Les tableaux nous donnent des valeurs en piastres, facilement convertibles en francs :

	Importations — (en piastres)	Exportations — (en piastres)
1832	23.733.000	32.640.292
1833	29.053.560	37.913.851
1834	55.641.916	38.088.685
1835	27.454.973	23.592.083
1836	32.001.275	41.180.170
1837	24.570.251	36.067.237

Voici maintenant quelques données sur les principaux articles d'importations (valeurs en piastres) :

	1832 —	1833 —	1834 —	1835 —	1836 —	1837 —
Marchandises de						
Leipzig et de						
Vienne. . .	9.580.000	12.948.839	18.659.579	5.987.352	8.886.295	5.061.208
Fer brut et tra-						
vaillé . . .	4.753.000	3.191.330	2.189.617	1.145.344	2.026.764	2.067.872
Marchandises de						
Cronstadt . .	2.780.000	4.271.785	5.949.127	3.205.314	648.779	3.158.672
Cotonnades . .	3.533.000	949.754	3.065.759	4.622.369	2.067.498	2.040.257

Et pour les exportations (valeurs en piastres).

	1832 —	1833 —	1834 —	1835 —	1836 —	1837 —
Suif et tcher-						
vish (1). . .	3.772.443	4.487.057	1.954.424	4.152.296	6.885.440	6.978.354
Laine	1.190.690	2.380.342	3.422.613	2.099.365	4.085.843	4.320.517
Cochons . . .	1.963.080	2.714.670	1.983.206	2.345.754	2.286.650	2.964.507
Bœufsetvaches.	2.542.540	3.663.440	1.295.136	563.014	2.060.974	2.420.888
Blé	1.204.840	3.380.400	7.338.656	1.144.007	2.184.426	2.160.020

1. Le tchervish est une espèce de graisse.

Les bâtiments qui entrèrent dans le port de Braïla, pendant l'année 1837, étaient, suivant leur pavillon : anglais 2, ioniens 5, autrichiens 25, russes 20, sardes 37, tures 179, grecs 165, belge 1, toscans 2, valaques 10, de Samos 3. En tout : 449.

Un autre document utile pour l'étude du commerce extérieur valaque vers 1840, est le récit de voyage du Français Edouard Thouvenel, en Hongrie et en Valachie (1). Celui-ci examine la situation du commerce français dans ces régions ; constate son développement très restreint et propose des mesures à prendre.

Il nous montre que sur environ 700 bâtiments qui venaient en 1833 charger des céréales dans le port de Braïla, 1 seulement était français ; en 1836 il y en avait 6. Il invite le commerce français à ne pas négliger ces provinces, et demande au gouvernement de nommer 1 consul à Braïla. Pour démontrer l'importance de la Valachie, au point de vue commercial, il nous communique une note sur le commerce de la Moldavie et la Valachie, rédigée d'après la brochure de Charles Cuninghame, vice-consul d'Angleterre à Galatz.

Voici, d'après cette note, quels étaient les principaux articles d'exportation et d'importation :

Exportations (surtout par Braïla) : Le froment, de très bonne qualité et dont la production venait d'être sensiblement améliorée les années précédentes ; l'orge

1. Ed. Thouvenel. La Hongrie et la Valachie (*Souvenirs de voyage et notices historiques*). Paris, 1840, chez Arthus Bertrand.

qu'on envoyait à Trieste ; les haricots blancs à Constantinople, Livourne et Gènes ; la graine de lin, embarquée à Braïla en 1838, à raison de 2 millions de kilogrammes ; le chènevis et la graine de navette, en plus petite quantité.

Les peaux de vaches, de bœufs et de buffles, exportées à Constantinople et en Grèce ; les peaux de moutons, d'agneaux, de chèvres, de lièvres et de truies en Transylvanie et en Autriche ; le suif de bœuf, très demandé en Turquie ; les soies de cochons en Russie ; la potasse à Constantinople ; le miel, très abondant ; la cire très estimée à Trieste. On exportait peu de lin et de chanvre en raison de la grande consommation intérieure. Le commerce des laines était très actif dans les Principautés. La Valachie exportait annuellement pour 10 millions d'ocques (1) de sel gemme en Turquie et pour 2 millions d'ocques dans d'autres pays.

La plupart des marchandises importées étaient d'origine allemande. Thouvenel croit que le commerce français pourrait pénétrer facilement dans les Principautés et faire une notable concurrence aux commerces russe et autrichien. Il attire sur ce point l'attention des négociants de Marseille, de Nîmes, de Cette, de Montpellier et les invite à ne pas négliger ces régions.

La statistique officielle (2) de la Valachie nous donne

1. 100 kilos français = 78 ocques.

2. *Les annales statistiques et économiques* (sous la direction de D.-P. Martzian), Bucarest, 1860-1863.

des chiffres sur le commerce extérieur à partir de 1850 ; les statistiques font défaut pour les années 1853 et 1854.

Voici la balance du commerce de 1850 à 1859 :

	Importations (Francs)	Exportations (Francs)
1850	16.394.349 65	28.234.736 03
1851	16.714.136 98	28.307.052 06
1852	18.732.204 69	38.635.079 99
1853	—	—
1854	—	—
1855	39.284.774 44	65.493.996 07
1856	46.471.004 70	49.607.278 95
1857	40.120.959 38	40.622.013 67
1858	34.351.024 10	42.835 708 49
1859	21.530.365 65	44.823.055 20

On remarque, au cours des années 1855 et 1856, un accroissement des exportations. C'est que les bouches du Danube venaient d'être ouvertes à la navigation. De plus, la consommation des troupes alliées au cours de la guerre de Crimée n'était pas sans influencer favorablement le commerce de la Valachie.

Nous possédons sur le commerce de la Moldavie pendant la même période, quelques documents assez précis : citons la première statistique de caractère général dressée en Roumanie : *Les notions statistiques sur la Moldavie*, par le le Prince N. Soutzo. Commencée en 1842, elle fut achevée et publiée en 1849 (1).

1. Voir N. Soutzo (Prince), *Notions statistiques sur la Moldavie*. Yassy, 1849 (en roumain et en français).

Bien que dépourvu de caractère officiel, ce document est digne de foi, ne fût-ce que par les hautes fonctions que remplissaient son auteur.

Nous trouvons dans l'ouvrage de Colson (1), quelques renseignements sur les droits de douane perçus en Moldavie. L'importation du tabac, du vin ordinaire, de l'eau-de-vie et du sel était prohibée. A l'exportation on exemptait du droit de 3 % : le blé, le seigle, le maïs, l'orge, le bétail à cornes, les chevaux, les brebis. Le suif moldave payait à l'exportation 30 % les bestiaux, généralement destinés à l'Autriche et à la Turquie, 5 %.

Dans le même ouvrage nous trouvons certaines données sur le mouvement du port de Galatz en 1837. Le nombre de bâtiments entrés cette année-là dans le port, était, suivant leur pavillon : tures 176, grecs 145, autrichiens 48, ioniens 37, anglais 8, sardes 100, russes 50, valaques 11, de Samos 1, prussien 1, pavillon de Jérusalem 1, belge 1 ; en tout 528.

Les marchandises importées par Galatz en 1837, représentaient une valeur totale de 3.753.950 francs ; les plus importantes étaient : olives 1.868.000 francs, produits manufacturés 687.750 francs, sucre 318.500 fr., huile d'olives 186.450 francs, café 70.500 francs, coton filé 144.000 francs, etc.

Le total des exportations par Galatz, la même année, était de 2.830.029 francs, dont : blé 1.781.410 fr.,

1. Félix Colson, *De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie*, Paris, 1839.

maïs 850.135 francs, seigle 30.835 francs, laine 81.500 francs, etc.

Le document le plus important sur le commerce extérieur de la Moldavie, la statistique du Prince N. Soutzo, nous donne un tableau assez détaillé du mouvement commercial de l'époque.

Nous y trouvons, entre autres renseignements utiles, un tableau des prix des principaux articles d'exportation, en 1777 et en 1849. La différence de prix entre ces deux années, l'une antérieure, l'autre postérieure au traité d'Andrinople, est énorme, et ceci nous montre encore mieux combien cet événement politique a fait gagner au commerce des Principautés.

Les importations par pays de provenance étaient :

De Leipzig : produits manufacturés, transportés à travers la Bucovine, la Transylvanie ou par le Danube.

De Vienne : des mousselines, draps, chaussures, gants, soieries, voitures, pianos, meubles, verrerie de Bohême, glaces, vaisselle, argenterie, porcelaine et faïence, châles, drogueries, matières tinctoriales, produits pyrotechniques, peignes, brosses, objets de toilette, plantes, etc.

De Cronstadt (Transylvanie), des objets d'usage vulgaire, produits de métiers, tels que peignes en corne de bœuf, grosse toile de chanvre et de coton, couvertures et cordons en laine, peaux de renard, peaux tannées, papier, verroteries, quincaillerie, outils et utensiles de ménage, poudre, plomb, etc.

Du Levant, des produits coloniaux et des épices, tels que café, sucre, rhum, huiles, olives, raisins sec, figues sèches, caviar, salaisons, tabac turc, drogues, fil de coton, toile de Hollande, produits anglais manufacturés, fer anglais, vins étrangers, etc.

De la Russie, les farines bluttées, poisson, ferraille et clous, ustensiles en fer et en cuivre, fourrures, produits manufacturés en petite quantité, etc.

La Moldavie exportait, par son port de Galatz : des céréales, du suif, du fromage, du vin, des fruits secs, des os de bestiaux, du sel (7 à 8 millions d'okas) (1), des bois de charpente, etc.

Par voie de terre, du bétail, de la laine, des peaux de bœuf, mouton et lièvre, des porcs, de la soie de porc, de la cire, du goudron, etc.

Le droit de douane était de 3 % sur les importations et les exportations. Toutefois l'exportation du

Voici, d'après la statistique du Prince N. Soutzo, le prix de quelques articles, en Moldavie, en :

	1777		1849
	—		—
1 kilo de froment. . .	16	piastres	70
			piastres
1 kilo de seigle. . .	12	—	50
			—
1 kilo d'orge . . .	8	—	40
			—
1 oka de tabac. . .	1	—	1 1/2
			—
1 cheval ordinaire. . .	96 à 160	—	160 à 250
			—
1 cheval de hussard. .	240 à 280	—	500 à 700
			—
2 bœufs de labour . .	90 à 120	—	350 à 420
			—
2 grands bœufs . . .	200 à 240	—	600 à 700
			—
Brebis.	8	—	15
			—

1. 1 oka = 1 kgr. 276.

bétail était frappée d'un droit d'environ 10 % (1). Des droits d'octroi existaient au profit de quelques villes de l'intérieur.

Nous possédons quelques chiffres sur les importations de la Moldavie en 1840 (2).

Par voie de terre :

	Piastres
Marchandises de Vienne	14,400.000
Manufactures de France	900.000
— de Vienne	3,600.000
— de Cronstadt	3,600.000
— de la Valachie	360.000
— de la Russie	1,080.000
Par Galatz, manufactures anglaises	5,400.000
— produits du Levant.	8,700.000
— vins étrangers	360.000
Livres	72.000
Foire et colportage, annuellement.	750.000
Total	39,222.000

Les exportations de la Moldavie par pays de destination et par article, étaient en 1840 :

	Piastres
Bois de construction en Turquie et en Autriche.	900.000
Porcs, en Hongrie et en Bucovine (5.000 têtes).	540.000
Peaux de bœufs, en Turquie et en Autriche	900.000
Peaux de brebis et d'agneaux (<i>ibid.</i>)	1.800.000
Peaux de lièvre en Autriche.	21.000

1. Colson estime ce droit à 5 % seulement.

2. Voir N Soutzo (Prince). *Notions statistiques sur la Moldavie*. Iassy, 1849.

Soies de porc en Autriche.	432.000
Vins, en Bucovine et en Russie.	540.000
Eaux-de-vie, en Valachie et en Turquie. . .	1.620.000
Epiceries, en Autriche.	252.000
Pierres meulières, en Russie.	72.000
Potasse, en Autriche	36.000
Cantharides, en Autriche.	21.600
Prunes, noix, etc., en Russie	72.000
300.000 okas de suif, en Turquie et en Autriche.	900.000
7.000.000 d'okas de sel, en Turquie	2.250.000
2.500.000 d'okas de sel, en Russie.	900.000
280.000 kilos de céréales exportés par Galatz.	36.320 084
22.000 kilos de céréales, en Autriche. . . .	1.584.000
36.000 bœufs, dont 28.000 en Autriche, 3.000 en Turquie, 5.000 abattus dans les fabriques de viande	16.200.000
1.000 chevaux, en Turquie	216.000

Si nous comparons les chiffres que nous avons sur le mouvement du port de Galatz en 1837 et en 1840, nous constatons une augmentation notable de son activité. Le nombre des navires entrés dans le port, était passé de 528 en 1837, à 907 en 1840 et à 964 en 1847, se répartissant comme suit :

	1840	1847
Navires grecs	353	205
— turcs	146	135
— sardes	118	108
— russes	113	86
— autrichiens.	97	67
— ioniens.	40	14

	1840	1847
Navires de Samos . . .	17	10
— valaques . . .	11	20
— anglais . . .	10	219
— napolitains. . .	5	10
— belges . . .	2	2
— meklembourgeois	2	—
— romains. . .	2	6
— français. . .	1	42
— prussiens . . .	—	7
— de Brême . . .	—	2
— suédois. . .	—	4
— hollandais. . .	—	5
— norvégiens. . .	—	2
— toscans . . .	—	1
— gênois . . .	—	2
— de Lubeck. . .	—	1
— danois . . .	—	6
— de Hambourg. .	—	2
— moldaves . . .	—	8
Total. . .	907	964

Remarquons l'accroissement considérable du nombre de bâtimens sous pavillon anglais, dans le port de Galatz. Le commerce maritime avec l'Angleterre avait pris un grand essor. Nous possédons quelques données sur les importations d'Angleterre, par Galatz, de 1841 à 1843 :

1841	1.201	colis importés,	d'une valeur de	4.503.750	piastres
1842	1.750	—	—	6 525.000	—
1843	2.050	—	—	7.533.750	—

On peut évaluer à 26.458.890 piastres, le total des importations anglaises par Galatz et Braïla, en 1848; les céréales étaient le principal objet de leur commerce.

Quand on compare, sur un assez grand nombre d'années, le montant des exportations effectuées par les ports danubiens, on constate une rivalité économique entre Braïla et Galatz. Le premier eut de modestes débuts; il n'exportait chaque année qu'une faible quantité de céréales; mais il ne tarda pas à dépasser le port voisin de Galatz, en attirant à lui la majeure partie des céréales moldaves, avant même que l'union des Principautés se soit produite.

Cette évolution a continué sa marche jusqu'à nos jours et maintenant la supériorité commerciale de Braïla, pour l'exportation des céréales est évidente. Nous donnons ci-après un tableau comparatif des quantités respectives de céréales exportées par les deux ports de 1837 à 1848.

Ce tableau fait apparaître deux grands arrêts dans les exportations de céréales: le premier en 1841, dû probablement à une mauvaise récolte; le second en 1848, qu'on peut attribuer à une diminution de l'activité nationale, causée par les événements politiques, et l'agitation qui régnait dans les Principautés(1) :

1. Voir N. Soutzo (Prince). *Notions statistiques sur la Moldavie*, Jassy, 1849.

	<i>Galatz</i>		<i>Braïla</i>	
	Kilos moldaves de céréales exportées	Nombre des navires qu'elles ont chargées	Kilos moldaves de céréales exportées	Nombre des navires qu'elles ont chargées
1837 (1).	123.563	431	85.499	448
1838. .	153.458	517	136.636	451
1839. .	187.920	635	162.119	573
1840. .	279.737	645	187.486	661
1841. .	90.826	240	88.310	832
1842. .	165.531	309	162.824	411
1843.	165.531	327	408.215	772
1844. .	227.039	509	458.722	875
1845. .	234.775	464	410.305	832
1846. .	298.353	644	445.345	911
1847. .	332.976	662	873.658	1.553
1848. .	171.555	397	430.024	726

Les Principautés conclurent en 1847, un accord dont la répercussion devait être grande tant au point de vue commercial que politique (2) : les deux états signèrent un traité par lequel ils supprimaient entre eux toute barrière de douane et projetaient l'élaboration d'un tarif commun d'exportation. Pourtant le régime des Capitulations turques subsistait toujours et les Principautés étaient encore visées dans des traités conclus par la Porte en 1838.

1. Le kilo moldave (mesure de capacité pour les céréales). = 4 Hl. 30 litres.

2. Voir C.-J. Baicoïano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

Les Principautés demandèrent aux puissances réunies en 1856 au Congrès de Paris, de leur accorder l'autonomie commerciale. On ne fit pas droit à leur requête ; néanmoins, dès 1859-1860, l'unification du régime douanier était chose faite.

Déjà depuis 1850, les droits sur les importations avaient été élevés de 3 à 5 %, augmentation que la Turquie avait obtenue des Puissances grâce aux traités de commerce de 1838. Le prix des marchandises était fixé d'après leur valeur au lieu d'origine. Il existait quelques prohibitions pour le sel, les vins, les boissons alcooliques ; et plusieurs exemptions, notamment pour l'importation des machines nécessaires aux manufactures et pour l'exportation des produits manufacturés. L'industrie étant fort peu développée, cette concession ne constituait pas un gros sacrifice pour l'État. Sur le transit on avait établi des droits de $1/4$ %.

Cependant on se plaignait beaucoup des taxes sur les exportations. Elles furent diminuées en 1861 et supprimées un peu plus tard. Cette mesure fut salutaire pour le commerce extérieur. Les exportations passèrent de 113.991.625 francs en 1862 à 148.520.669 francs en 1864. Malgré tout, les droits sur les exportations furent rétablis en 1864 (1), à l'exception des produits de l'industrie nationale.

Le régime douanier devait encore subir plusieurs modifications. Disons d'un mot que les droits sur les

1. Ce fut une mesure prise, entre autres, à l'occasion du coup d'État de 1864.

importations furent portés de 5 à 7 1/2 %, sur l'avis conforme d'une commission nommée en 1866, qui opina pour l'élaboration d'un tarif spécifique. En même temps les droits sur les exportations furent réduits successivement à 3 % en 1866-1867, à 2 % en 1867-1868 et à 1 % à partir de 1868. Les droits étaient calculés d'après le prix moyen des articles sur le marché roumain. Notons encore le droit de 1/2 %, sur les marchandises qui entraient dans les ports et en sortaient, calculé d'après le poids de la marchandise. Ce droit, qui subsiste encore aujourd'hui, a été la cause d'un grand nombre d'erreurs dans les statistiques douanières roumaines.

Des exemptions furent accordées à l'importation pour les machines agricoles et à l'exportation pour le pétrole.

Avec la majoration des droits d'importation, le régime douanier roumain devenait donc protectionniste.

De 1850 à 1860 les importations et les exportations ne cessèrent de s'accroître :

	Importations (Francs)	Exportations (1) (Francs)
1840. . .	19.673.176	34.413.299
1850. . .	28.262.614	47.151.889
1851. . .	29.257.014	47.868.397
1852. . .	30.163.842	62.032.711

1. Voir P.-S. Aurelian. *Economie nationale*. Terra nostra. Bucarest, 1875.

1853. . .	31,773.663	63,963.440
1854. . .	29,863.990	57,188.601
1855. . .	55,492.705	126,102.275
1856. . .	62,754.827	85,610.526
1857. . .	58,272.656	62,103.948
1858. . .	42,792.196	78,932.224
1859. . .	50,398.948	91,788.172

Suivons maintenant le développement du commerce extérieur de 1860 à 1875 (1) :

	Importations (Francs)	Exportations (Francs)
1860. . .	62,718.258	116,166.404
1861. . .	66,403.969	101,334.669
1862. . .	64,786.611	113,991.625
1863. . .	72,138.951	120,917.009
1864. . .	78,782.062	148,520.669
1865. . .	68,039.115	111,735.599
1866. . .	71,429.266	116,500.363
1867. . .	70,550.012	110,481.120
1868. . .	90,789.519	198,025.684
1869 (2). .	83,011.564	154,216.703
1870. . .	71,502.506	158,264.114
1871. . .	82,927.228	177,682.782
1872. . .	109,327.780	166,557.104
1873. . .	97,867.167	157,570.732
1874. . .	122,794.114	134,713.818
1875. . .	100,834.169	144,966.079

1. Voir C.-J. Baicoiano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

2. Les chiffres pour 1869 et 1870 sont puisés dans Aurelian.

Ces chiffres indiquent un accroissement presque constant des importations, qu'il faut attribuer au développement des chemins de fer et autres moyens de transport. On remarque toutefois quelques fluctuations, surtout aux exportations. Ceci tient au fait que les céréales constituent le principal objet du commerce extérieur pendant cette période. Le montant des exportations dépend donc chaque année de la bonne ou de la mauvaise récolte et par conséquent du stock disponible pour l'étranger. La balance du commerce reste favorable à la Roumanie, pendant toute cette période.

Les principaux articles d'exportations étaient les céréales, les produits d'animaux, les minéraux, notamment le sel et le pétrole, le bétail.

Quant aux importations, elles consistaient en : matières premières, coloniales, objets fabriqués, machines agricoles, etc.

Les pays qui absorbaient la majeure partie des exportations, étaient la Turquie et l'Autriche-Hongrie. Suivaient la France, l'Angleterre, la Russie et l'Italie. En dernier lieu seulement venait l'Allemagne.

La plus grande partie des céréales allait en Autriche-Hongrie, les minotiers y faisant des fortes demandes en blé. A la faveur du développement des échanges entre l'Autriche et la Roumanie, fut créée à cette époque la compagnie autrichienne de navigation sur le Danube. L'Autriche payait les marchandises roumaines avec les produits de son industrie, qui trouvaient ainsi un débouché facile.

Cette remarque se trouve vérifiée au cours de l'examen que nous pouvons faire, des importations roumaines par pays de provenance. Au début de la période qui nous occupe, l'Autriche-Hongrie tenait la tête, parmi les pays exportateurs en Roumanie. L'Angleterre qui venait après elle, n'envoyait que le tiers des marchandises autrichiennes. C'était une conséquence de la situation géographique de la Roumanie, qui n'avait d'accès à la mer que par le Danube. Or à cette époque, la navigation danubienne était très difficile. Le peu de profondeur du fleuve ne permettait pas aux bâtiments d'un fort tonnage de remonter jusqu'aux ports de Braïla et de Galatz. Le commerce par mer avec les états industriels de l'Europe occidentale, était impossible à cause du prix élevé des transports.

Voici quel a été, de 1856 à nos jours, le coût du frêt de Galatz ou Braïla, en Angleterre, pour une tonne de céréales :

	Francs	
1856-1860 . . .	61 25	} Avant le commencement des travaux de la commission européenne du Danube.
1861-1870 . . .	52 50	
1871-1880 . . .	36 95	
1881-1890 . . .	23 32	
1891-1897 . . .	16 29	
1898	14 20	
1913	12 50	

L'Autriche gardait donc un monopole de fait pour le commerce avec la Roumanie. Les choses semblent

changer à la fin de la période, entre 1870 et 1875. Les importations d'Autriche ont augmenté, c'est vrai, mais dans une moindre mesure que les importations françaises et anglaises.

C'est que vers 1870 la commission européenne du Danube a commencé les travaux d'approfondissement devant rendre le fleuve accessible aux navires de fort tonnage, qui transportent davantage et à meilleur marché. L'Angleterre fut la première à profiter de ces améliorations ; les chiffres de ses exportations en Roumanie, nous le montrent.

Le mouvement des ports pendant cette période n'est pas sans intérêt. Nous possédons des chiffres pour les toutes premières années (1).

	<i>Bâtiments nationaux</i>		<i>Bâtiments étrangers</i>		<i>Total</i>	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1860						
Bâtiments entrés.	1.556	501.468	7.997	2.013.587	9.553	2.515.055
— sortis.	1.617	441.528	7.712	1.856.359	9.329	2.297.889
1861						
— entrés.	1.236	178.328	8.183	1.443.532	9.419	1.621.860
— sortis.	1.264	189.007	7.624	1.278.944	8.888	1.467.951
1862						
— entrés.	1.622	234.341	6.809	1.047.083	8.431	1.281.424
— sortis.	1.827	298.263	6.524	937.843	8.351	1.236.106
1863						
— entrés.	1.886	313.002	9.332	1.344.181	11.218	1.657.183
— sortis.	2.060	371.621	8.848	1.319.030	10.908	1.690.651

1. Voir les *Annales statistiques et économiques*. Bucarest, 1860-1863.

Voici le nombre et le tonnage des vaisseaux français (1) sortis du Danube de 1861 à 1864 :

	Nombre	Tonnage
1861.	14	2.850
1862.	25	4.582
1863.	30	5.197
1864.	27	5.569

Et pour les paquebots français :

	Nombre	Tonnage
1861.	39	10.328
1862.	39	9.966
1863.	43	11.346
1864.	42	12.980

Afin de conserver le monopole qu'elle se voyait menacée de perdre, l'Autriche manifesta au gouvernement roumain, en 1871, le désir de conclure une convention commerciale.

La Roumanie n'était pas encore indépendante à cette époque. L'Autriche, en consentant à traiter directement avec elle, semblait lui reconnaître le droit de s'affranchir économiquement de la suzeraineté turque. A ce point de vue, la proposition autrichienne était séduisante.

En 1874, le Gouvernement fit voter une nouvelle loi douanière et nomma une commission pour l'élaboration d'un tarif douanier. C'était le premier pas vers un régime commercial indépendant.

1. La statistique nous donne sous la même rubrique le pavillon français et celui de Jérusalem.

CHAPITRE III

Le commerce extérieur de la Roumanie de 1875 à 1905

Avant d'étudier la situation commerciale pendant cette troisième période, nous devons nous arrêter un peu à la politique douanière de l'État roumain, et à ses répercussions sur le régime des échanges commerciaux.

Les tentatives de la Roumanie pour se créer une indépendance économique ont rencontré la longue résistance des puissances européennes, intéressées à ce que dure l'état de choses antérieur à 1875. On pourrait partager cette période en trois parties : une première allant de 1875 à 1886, période d'hésitations ; une seconde de 1886 à 1891, qui marque le début du protectionnisme ; et une troisième de 1891 à 1906, période de consolidations à certains points de vue, et de concessions à d'autres (1).

La loi douanière de 1874 (2) met en œuvre quel-

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904.

2. Voir C.-J. Baicoïano. *L'histoire de notre politique douanière et commerciale depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

ques principes protectionnistes. Elle accorde des exemptions de droits à l'importation pour les articles nécessaires à l'industrie nationale naissante, tels que les matières premières, les minéraux, le charbon, les machines, etc. Elle en accorde également à l'exportation pour quelques articles, notamment le sel, le tabac, la farine, les vins, le pétrole, etc. L'importation des armes, des munitions de guerre (sauf pour les besoins de l'État), du sel et des tabacs était prohibée. Une modification, qui date de 1875, exempte le transit de tout droit.

Entre temps, la commission chargée de l'élaboration d'un tarif douanier, achevait ses travaux en 1875. Ce tarif avait un triple but : créer au fisc des revenus, ne pas frapper trop lourdement les consommateurs et protéger l'industrie nationale. Le système de taxation *ad-valorem*, était remplacé par un système spécifique, au poids. Les matières premières nécessaires aux industries nationales et les objets de consommation à l'usage des classes pauvres, furent frappés d'un droit de 4 à 6 %. D'autres articles furent taxés à 7, 8, 10 et 15 %. Les objets protégés, à savoir : les bougies de stéarine, les savons, le sucre brut et raffiné, le papier, la cire, les draps ordinaires, les peaux tannées, les vins et les alcools, étaient frappés de droits de 10 à 20 %. Ce nouveau tarif devait être mis en vigueur le 1^{er} juillet 1875. Il fut sévèrement critiqué dès avant son application. On lui reprochait de ne pas tenir compte des tarifs appliqués (1)

1. Ce reproche visait surtout la division adoptée par ce tarif.

par les états avec lesquels la Roumanie était en relations commerciales. Certains droits, trop élevés, établissaient une véritable prime à la fraude. En fait, ces critiques étaient motivées surtout par les protestations de l'Autriche.

Le tarif fut donc modifié avant d'être mis en vigueur. Sous sa nouvelle forme, il contenait trois catégories de droits : les droits d'importation, d'exportation et de réexpédition. Ce tarif de 1876 provoqua de vives réclamations à l'étranger : en Turquie, en Angleterre, en France, en Autriche-Hongrie, en Allemagne et en Russie.

L'Autriche-Hongrie, dont les intentions étaient connues de la Roumanie dès 1871, désirait conclure une convention commerciale, sans tenir compte du tarif roumain de 1876. La proposition autrichienne ressemblait plutôt à un ultimatum économique, car elle menaçait à défaut d'acceptation, de négocier directement avec la Turquie.

Malgré la rigueur des conditions imposées par l'Autriche, la Roumanie, mise en demeure, dut céder devant sa puissante voisine. L'Autriche demandait l'élaboration d'un tarif conventionnel basé sur un droit de 7 %. Une commission nommée par le gouvernement roumain, s'acquitta de cette tâche, mais prit pour base du tarif le chiffre de 9 % ; elle accordait un certain nombre d'exemptions réclamées par l'Autriche. Le projet fut rejeté sans même avoir été discuté.

Un autre projet, présenté par le gouvernement au-

trichien, servit de base aux pourparlers qui aboutirent à la convention du 22 juin 1875. Cette convention la première de ce genre que la Roumanie, ait signée, doit retenir notre attention.

A part quelques prohibitions (munitions de guerre, sel, tabac, etc.), la liberté absolue du commerce était proclamée. Les deux états s'accordaient la clause de la nation la plus favorisée, avec deux restrictions ; la première concernait les avantages accordés par l'une des parties à une tierce puissance avec laquelle elle se trouverait liée par une union douanière ; l'autre visait les concessions qui étaient ou pourraient être accordées aux puissances, relativement au commerce de frontière. A cause de ces restrictions, surtout de la deuxième, la Roumanie ne pouvait plus retirer aucun avantage de la clause de la nation la plus favorisée.

Elle accordait des exemptions de droits d'entrée à un grand nombre d'articles de provenance autrichienne, tels que les bois, minerais, fer, charbon, acier, peaux, livres, objets d'art, farines, machines agricoles, matières tinctoriales, etc. D'autres articles payaient un droit très réduit, ce qui rendait illusoire la protection que la Roumanie voulait leur accorder. Les autres marchandises, et celles ne figurant pas dans le tarif, étaient taxées à 7 % de leur valeur au lieu d'origine. Pour les exportations, la Roumanie s'engageait à ne pas taxer le sel, le tabac, la farine, les livres, le vin, l'eau-de-vie, le pétrole brut et raffiné.

En échange des avantages qu'il accordait, le gouver-

nement roumain bénéficiait des concessions suivantes : exemption de droits pour les céréales exportées (1) et certains avantages pour l'exportation des animaux vivants ; on payait pour ces derniers le droit d'entrée que l'Autriche percevait à l'occasion de son commerce de frontière. Ces droits (2) furent élevés à trois reprises différentes et la Roumanie ne bénéficia en aucune façon de cette dernière faveur.

Les avantages réciproques relatifs à la navigation, stipulés dans la convention entre la Roumanie et l'Autriche, ne pouvaient profiter qu'à l'Autriche même, la Roumanie ne possédant pas encore de marine marchande.

La convention fut conclue pour une durée de dix années, avec le droit pour les contractants de la dénoncer une année avant son expiration, à défaut de quoi elle serait prolongée par voie de tacite reconduction pour une nouvelle période d'une année. Elle fit l'objet de vives attaques de la part des agrariens devant le Parlement autrichien. Devant le Parlement roumain, elle fut également critiquée, mais votée quand même le 30 juin 1875. Beaucoup l'accueillirent avec froideur, d'autres la regardèrent comme un désastre économique (3). Elle fut mise en vigueur le 19 juin 1876.

1. Concession qu'on avait achetée par l'entrée presque libre des vins, jusqu'alors prohibée.

2. Les droits pour le commerce de frontière.

3. Le journal de la minorité, *Românul*, du 30 juin 1875, apparut en deuil.

C'est alors qu'une commission mixte autrichienne et roumaine procéda à l'élaboration d'un nouveau tarif conventionnel, mis en vigueur le 1^{er} juin 1878, tarif qui réduisait la taxation à 2 ou 3 %. Il était, par conséquent, moins rigoureux que le tarif général de 1876. Ce dernier subit aussi quelques modifications.

En 1878, le gouvernement roumain décida d'appliquer la convention avec l'Autriche-Hongrie aux pays qui avaient signé des conventions de commerce avec la Roumanie, ou qui auraient entamé des pourparlers dans ce but.

Des accords furent conclus en 1876 avec la Russie, en 1877 avec l'Allemagne, en 1878 avec la Suisse, la Grèce et l'Italie, en 1880 avec l'Angleterre et la Belgique, en 1881 avec la Hollande; toutes ces conventions contenaient la clause de la nation la plus favorisée. Le tarif général ne fut appliqué qu'à la Turquie, la Bulgarie, l'Amérique, l'Espagne, le Danemark, la Suède et la Norvège. La France et la Serbie étant en pourparlers, bénéficièrent du tarif conventionnel.

Ce régime était si défavorable (1) pour la production nationale, que le gouvernement dut bientôt, afin de protéger l'industrie, lui accorder des primes, ou

1. Le vin qui payait auparavant 7 1/2 % et avait été frappé dans le tarif de 1875 d'un droit de 32 francs les 100 kilos, était taxé à 5 1/2 % *ad valorem*. En 1886 et 1893 la taxe était fixée à 100 francs les 100 kilos, ce qui représentait un droit *ad valorem* de 25 à 100 % suivant la qualité.

lui assurer l'adjudication des fournitures nécessaires à l'État. D'ailleurs les effets de la convention ne se firent pas attendre. Beaucoup d'industries nationales disparurent, concurrencées par l'étranger. La statistique du commerce extérieur, directement touchée, vient corroborer nos dires. Ainsi l'importation des chaussures, qui pendant la période 1871-1875 représentait une valeur de 3.662.000 francs par an, monta dès l'application de la convention à 10.090.000 francs en 1877, 19.900.000 francs en 1880 et 20.300.000 francs en 1884 (1).

Dans ces conditions, le courant protectionniste, alors très puissant dans l'Europe entière, devait rencontrer de nombreux partisans en Roumanie. On réclamait avec force la dénonciation de la convention à l'approche de son expiration. Elle le fut en 1886, malgré les insistance de l'Autriche-Hongrie qui demandait une prolongation jusqu'en 1891.

Il fallut élaborer un nouveau tarif général, devant servir de base aux négociations ultérieures. Un premier tarif provisoire fut fait en 1885, puis un autre, définitif, en 1886.

Ce tarif avait pour but : 1° la protection de l'agriculture, par la suppression des droits sur les expor-

Le bois de construction qui jadis payait 7 1/2 ‰, était exempté de toute taxe. La conséquence fut l'anéantissement de l'industrie du bois et des scieries.

1. Voir C.-J. Baicoïano, *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

tations ; 2° la protection de l'industrie nationale ; 3° une base nouvelle pour la conclusion des conventions futures ; et 4° la création de nouveaux revenus pour le fisc.

Il comprenait 25 catégories de marchandises et 490 articles, taxés de la manière suivante :

22 articles frappés de droits représ. une valeur de 50 à 180 %				
31	—	—	—	40 à 50 —
43	—	—	—	30 à 40 —
113	—	—	—	20 à 30 —
53	—	—	—	10 à 20 —
107	—	—	—	au-dessous de 10 —
121 articles exempts de droits.				

Il fut ratifié par une loi du 17 mai 1886, qui, dans son article 2, disposait : « Le gouvernement est autorisé à ajouter aux taxes douanières fixées au tarif annexé, une surtaxe pouvant aller jusqu'à 30 % de la valeur des marchandises et produits importés des états qui soumettraient les marchandises et produits roumains à des droits supérieurs aux taxes ordinaires de leurs tarifs douaniers ou à tout autre charge exceptionnelle. Cette surtaxe de 30 % pourra également être appliquée aux articles exemptés de droit par le tarif annexé. »

Ce tarif fut appliqué aux pays avec lesquels aucune convention commerciale n'avait été signée, à savoir : la France, la Serbie, la Bulgarie, le Danemark, la Suède et la Norvège.

Cette mesure fut la cause d'un incident douanier

très regrettable avec la France. Tandis que d'autres puissances reconnaissent à la Roumanie le droit de régler elle-même ses intérêts douaniers et commerciaux, la France, d'accord avec l'Angleterre, lui contestait ce droit. Dans une note adressée au gouvernement roumain en 1875, le gouvernement français s'exprimait ainsi : « Vous n'avez pas le droit de traiter, parce que vous n'avez pas le droit extérieur. Une puissance qui traiterait avec vous, n'aurait aucune garantie, car en cas de violation elle ne pourrait vous attaquer sans léser les droits du Sultan, qui protesterait, disant qu'il ne peut laisser envahir son Empire (1). »

Devant les nouveaux droits qui menaçaient de frapper les marchandises de France, celle-ci fit des démarches. La Roumanie ne put donner suite à sa demande et notifia sa réponse dans une dépêche du 15-27 mars 1885 et dans une note adressée au ministre de France à Bucarest (2).

1. Voir C.-J. Baicoïano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

2. La note du ministre des Affaires étrangères de Roumanie, à M. Ordega, ministre de France à Bucarest, du 25 mars 1885.

Le ministre des Affaires étrangères de Roumanie a reçu la note verbale que M. l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République française a bien voulu lui adresser en date du 24 mars 1885.

Il a l'honneur d'informer son Excellence, en confirmation de ses déclarations antérieures et réitérées, que le gouvernement royal regrette de se trouver dans la nécessité de ne pouvoir accueillir la proposi-

La France prétendait régler ses relations commerciales avec la Roumanie dans le sens du traité franco-turc de 1861, qui visait spécialement les Principautés.

La conséquence de ce regrettable incident, fut le

tion du gouvernement de la République, tendant à la conclusion d'un arrangement commercial sur la base de la clause de la nation la plus favorisée, arrangement qui prendrait fin à l'expiration de la convention austro-roumaine.

Le gouvernement royal ne pense pas que la décision qu'il a prise à cet égard, puisse être considérée comme une mesure dirigée contre le commerce français.

Les bonnes dispositions dont le gouvernement roumain a été, de tout temps, animé, quant au développement des rapports économiques avec la France, ne sauraient être méconnues. C'est dans cet esprit qu'a été votée la loi du 25 juillet 1878 qui maintenait, en vue de la conclusion d'un traité de commerce, le régime provisoire inauguré par la déclaration du 6 novembre 1876, et prolongé par le protocole du 12 mai 1877.

Grâce à cet ensemble de dispositions et particulièrement à la loi précitée, appliquée dans un sens très large et favorable aux intérêts du commerce français, la France a bénéficié, pendant les neuf années écoulées depuis la conclusion de la convention austro-roumaine, non seulement de la clause de la nation la plus favorisée, mais aussi des avantages spéciaux, accordés à l'Autriche-Hongrie en qualité de pays limitrophe.

Depuis, le gouvernement roumain n'a cessé d'espérer que le gouvernement français, suivant l'exemple des autres puissances, réglerait par une convention les rapports commerciaux entre les deux pays.

Les ouvertures que M. Jules Ferry, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères, a bien voulu faire dans ce sens, au printemps de l'année dernière à M. Stourdza, prédécesseur de M. Campineano, ont été accueillies avec une vive satisfaction par le gouvernement royal. Mais aucune démarche n'a été faite à Bucarest, par le représentant de la République, et aucune suite pratique n'a été donnée aux intentions du gouvernement français.

vote par le Parlement français, de la loi du 8 août 1885, autorisant le service des douanes à percevoir une surtaxe de 50 % sur les produits de provenance roumaine. Cet état de choses heureusement ne dura pas, et le 16 juin 1886 les deux états signaient une convention de commerce, contenant la clause de la nation la plus favorisée.

L'ancienne convention avec l'Autriche ayant été dénoncée, on ouvrit des pourparlers pour en conclure une nouvelle. Cette fois-ci, le projet autrichien contenait des clauses dont l'admission aurait nécessité une modification de la constitution roumaine (1); certaines étaient même très vexatoires pour la dignité de l'État roumain. L'article 21 du projet soumettait certaines contestations à l'arbitrage d'un délégué autrichien ou hongrois, mais jamais à celui d'un délégué roumain. L'Autriche proposait un tarif conventionnel de 357 articles, sur lesquels 50 devaient être exempts de droits, les autres étant taxés à 1, 2, 3 et 4 %.

La Roumanie demandait des exemptions pour dix articles, des réductions pour deux autres et une convention sanitaire (vétérinaire). Les pourparlers, ne pouvant aboutir à un résultat satisfaisant pour les deux parties, furent rompus ; une guerre douanière s'en suivit. Les produits roumains furent surtaxés à

1. L'Autriche demandait pour ses sujets le droit de posséder des immeubles de toute espèce, sans avoir besoin de l'autorisation des autorités du pays.

30 % , et les articles d'exportation de la Roumanie frappés de droits considérables.

C'est du côté de la Hongrie qu'il faut rechercher les causes de cette situation. La Hongrie, pays agricole, s'opposait à l'exemption de droits dont devaient bénéficier les céréales roumaines et le bétail vivant à l'importation. Nous verrons plus loin, quelles furent les conséquences de cette guerre de tarifs sur le commerce extérieur des deux pays. Disons seulement qu'elles n'ont pas été préjudiciables à la Roumanie ; elles eurent, au contraire, une influence heureuse sur le développement de l'industrie nationale, jusqu'alors réduite à néant par la première convention austro-hongroise.

A la suite de ces événements, nous assistons à la conclusion d'une série de conventions de commerce, en commençant par la Suisse en 1886, pour une durée de cinq ans. Dans cette convention figurait la clause de la nation la plus favorisée limitée, c'est-à-dire que cette clause ne s'appliquait pas à un certain nombre d'articles, dont le gouvernement roumain voulait favoriser la production dans le pays.

Sur la même base on a conclu un arrangement avec la France en 1886, et des conventions avec la Russie (1886), l'Angleterre et l'Allemagne (1887). Les tentatives en vue de reprendre les négociations avec l'Autriche-Hongrie échouèrent.

Ce nouveau régime fut profitable pour l'industrie. On vit les manufactures renaître. Les tanneries, les fabriques de chaussures, de draps, de bonneterie pri-

rent un développement rapide ; le bois, la chaux, le ciment, le pétrole, les huiles minérales et végétales remplacèrent les produits similaires étrangers.

Quelques années plus tard, ce tarif protecteur qui avait donné de si bons résultats fut accusé de servir les intérêts de quelques fabricants au détriment des consommateurs. Les cercles gouvernementaux (1) mêmes, semblaient disposés à une revision. On invoquait le fait que les États, une fois déliés de leurs conventions, se dérobaient aux droits du tarif général en changeant la nationalité de leurs produits grâce à l'entremise d'une tierce puissance liée à la Roumanie par une convention de commerce. C'est ainsi que les marchandises austro-hongroises pénétraient en Roumanie comme produits suisses ou allemands.

En 1891 on procéda donc à la modification du tarif de 1886. On avait pour objet de dresser un tarif général qui ne gênât pas les intérêts des autres pays, et de l'appliquer sans avoir besoin de recourir aux conventions de commerce. Les autres États voulaient, au contraire, obtenir de nouvelles réductions et l'engagement, pour la Roumanie, de ne pas majorer certaines taxes pendant dix ans.

Tous les pays ont généralement deux tarifs : l'un d'eux, le moins rigoureux, s'applique aux nations avec lesquelles ils ont passé des traités ; le second, plus sévère, est réservé aux autres nations. Il était naturel que la Roumanie subît le tarif maximum, puis-

1. Il y avait eu un changement de gouvernement.

qu'il était dans l'intention de ses gouvernants de ne plus conclure de conventions de commerce.

Voici le parallèle entre le degré de protection des tarifs de 1886 et de 1891.

Le tarif de 1886 établit pour :

22 articles	une	taxe	<i>ad valorem</i>	de 50 à 180 %
31	—	—		40 à 50 —
43	—	—		30 à 40 —
113	—	—		20 à 30 —
53	—	—		10 à 20 —
107	—	—	au-dessous de	10 —
121 articles	exempts de droits.			

Le tarif de 1891 établit pour :

11 articles	un	droit	<i>ad valorem</i>	de 50 à 70 %
15	—	—		40 à 50 —
22	—	—		30 à 40 —
33	—	—		20 à 30 —

Pour 342 articles, le tarif de 1891 était beaucoup plus réduit que celui de 1886 ; pour 32 articles, dont la plupart étaient contenus dans le tableau A (relatif aux articles qui faisaient exception à la clause de la nation la plus favorisée) de la convention avec la Suisse de 1886, il établissait des droits plus élevés. Malgré les protestations qui s'élevèrent dans le pays, le tarif fut mis en vigueur le 28 juin 1891.

Le gouvernement roumain se crut alors fondé à réclamer des autres pays le régime de faveur qu'ils s'accordaient mutuellement. Ses espoirs furent déçus. Tous les États, à l'exception de l'Angleterre, offrirent d'appliquer leur tarif général, sans réserve.

Des difficultés surgirent avec l'Allemagne. Le tarif général qu'elle appliquait en échange du nouveau tarif roumain, était de beaucoup plus élevé que ses tarifs conventionnels. La Roumanie dut procéder à une nouvelle modification de son tarif en 1893, afin de pouvoir le prendre pour base des négociations avec l'Allemagne. Une convention fut signée avec elle, la même année, contenant la clause de la nation la plus favorisée. En échange de concessions importantes, la Roumanie recevait des avantages pour l'exportation des viandes.

En 1893 également, fut signée une convention avec l'Autriche-Hongrie, encore moins avantageuse que celle conclue avec l'Allemagne. Elle accordait à la Roumanie la clause de la nation la plus favorisée, sans aucune exemption pour l'exportation des céréales ni du bétail, dont l'admission était soumise à des règlements d'une sévérité telle, qu'ils devenaient en fait prohibitifs.

Toujours sur la base de la clause de la nation la plus favorisée, on signa d'autres conventions sans tarif conventionnel (sauf pour la Turquie) avec l'Angleterre, la Suisse, la Belgique, la France et la Turquie.

Nous donnons ci-après un tableau des exportations et importations annuelles de la Roumanie pendant la période 1875-1905, avec la balance du commerce (1).

1. Voir *Le Commerce extérieur de la Roumanie*, publication annuelle. Bucarest.

Ce sont les quantités des importations et des exportations, qu'il faut envisager dans ce tableau, plutôt que leurs valeurs. C'est que les valeurs sont très élastiques. Nous voyons, par exemple, que jusqu'en 1876, les exportations accusent chaque année, en valeur, un excédent considérable au profit de la Roumanie. La cause en est dans le fait suivant : jusqu'en 1875 les droits sur les importations étaient perçus *ad valorem*, de sorte que les négociants avaient intérêt à déclarer, pour leurs marchandises, une valeur au-dessous de la vérité.

A partir de 1877 nous voyons que la balance du commerce reste défavorable, jusqu'en 1899. Si nous faisons le total pour la période 1875-1905, nous constatons que la valeur des importations a dépassé celle des exportations de 1.459.352.157 francs. Cette balance négative correspond-t-elle à un appauvrissement du pays ? Tel est le problème que traite avec beaucoup de détails, l'exposé des motifs du tarif douanier de 1904 (1), dont nous parlerons au début de la deuxième partie de notre ouvrage.

Des études faites jusqu'ici, il résulte le contraire ; la consommation a augmenté considérablement pendant cette période, ce qui est un signe de bien-être et de fortune pour le pays. Comment expliquer alors ce déficit, sinon par l'exagération de certaines valeurs, fournies par la statistique roumaine. Ce n'est qu'en 1902 que le ministère des Finances s'est rendu

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*, Bucarest, 1904.

compte des erreurs qu'il était ainsi appelé à commettre dans l'évaluation des importations. Une commission fut nommée pour la fixation des prix réels. D'ailleurs on peut remarquer que vers la fin de la période qui nous intéresse, la balance du commerce redevient favorable à la Roumanie.

L'erreur dans les statistiques apparaît encore mieux quand on envisage non plus la valeur, mais la quantité des exportations et des importations. Il n'y a pas eu déficit. Il n'y a pas eu non plus diminution de la richesse nationale. Le fait que les importations, en hausse de 1880 à 1886, accusent ensuite un fléchissement pendant plusieurs années, ne provient pas d'une moindre capacité de consommation du pays. La cause en est ailleurs. La rapide augmentation jusqu'en 1886 est la conséquence de la convention douanière passée avec l'Autriche-Hongrie, et du monopole que cette puissance avait acquis sur le marché roumain. La baisse qui se produit à partir de 1887 correspond à la guerre de tarifs avec l'Autriche. Une preuve certaine que la prospérité du pays était en voie d'accroissement pendant cette période se trouve dans l'augmentation presque uniforme des exportations. Les chiffres que nous donne la statistique sont loin de correspondre à la réalité sous ce rapport.

En effet, si nous comparons les chiffres des exportations dans les statistiques roumaines, avec les chiffres des importations qui y correspondent, dans les statistiques étrangères, nous trouvons des différences considérables en faveur du commerce d'exportation roumain.

L'exposé des motifs (1), dont nous avons parlé plus haut, en fait la remarque à propos de l'exportation du blé et du maïs en 1902. Les statistiques étrangères nous donnent 959.268 tonnes de plus que la statistique roumaine. Au prix moyen de 120 francs la tonne, c'est donc une somme de 115 millions de francs, qui, pour ces deux produits seulement, revient au commerce roumain, sans que les statistiques l'aient enregistrée. C'est ainsi qu'on peut expliquer le déficit de plus de un milliard qui résulte de la balance du commerce extérieur, malgré l'accroissement continu de la richesse publique.

Une autre question se pose maintenant pour le statisticien. Pourquoi les négociants faussent-ils leurs déclarations dans une telle proportion, à l'exportation seulement et non pas à l'importation ? La comparaison des statistiques roumaine et étrangères, en effet, ne nous donne pas de semblables écarts pour les importations. L'explication s'en trouve dans le fait suivant : Depuis 1863 il existe un droit de $1/2\%$, perçu pour l'amélioration des ports et des quais ; ce droit frappe les produits exportés et importés par les ports, et les villes situés sur le Danube. Les exportateurs ont donc pris l'habitude de déclarer des quantités très inférieures à la réalité, afin de payer moins au fisc. Les moyens de contrôle étaient jadis assez illusoire. Depuis 1903 on a pris certaines mesures plus

1. Voir E. Costlinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904, p. 75 et 76.

rigoureuses, mais jusqu'en 1906 ce contrôle était encore insuffisant pour garantir l'exactitude des déclarations.

Il n'en est pas de même pour les importations. Les sanctions sont ici très sévères et vont même jusqu'à la confiscation de la marchandise pour la moindre fraude qui vient à être découverte. On comprend aisément pourquoi les déclarations d'exportation restent au-dessous de la réalité, tandis que celles des importations sont exactes.

Après cette digression, nécessaire pour montrer l'inexistence du déficit qui paraît ressortir des statistiques, revenons au point où nous en sommes restés de notre étude sur le mouvement commercial de 1875 à 1905.

Nous avons dit que les exportations de l'Autriche-Hongrie en Roumanie étaient considérables ; elles avaient été de 78.885.051 francs en 1876, et de 179.782.782 francs en 1877. Elles dépassèrent le chiffre de 100 millions durant de longues années. Mais la guerre de tarifs devait changer les choses et faire naître un mouvement en sens contraire.

Voici quelles ont été les exportations d'Autriche en Roumanie de 1881 à 1885 et de 1887 à 1891 (valeurs moyennes annuelles) (1).

1. Voir C.-J. Baïcoïano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

	1881-1885	1887-1891
Sucre	5.903.000	139.702
Chaussures	13.019.600	56.095
Farine.	1.700.000	819
Matières textiles et industries		
dérivées	34.900.000	14.781.466
Bois et industries dérivées . .	14.226.000	5.796.327

Cet arrêt dans les relations commerciales avec l'Autriche, n'a pas eu de conséquences trop graves pour la Roumanie : les céréales roumaines n'éprouvèrent aucune perte. Ce fut le commerce des animaux vivants qui eut le plus à en souffrir. On chercha bien à en diriger l'exportation vers l'Italie et l'Orient, mais sans beaucoup de succès. D'autres articles, comme la laine, les peaux, le bois, accusent des baisses sensibles à l'exportation, ce qui s'explique, puisqu'ils remplaçaient sur le marché national, des produits similaires autrichiens.

La fermeture du marché roumain à l'Autriche-Hongrie, eut de fâcheuses conséquences pour elle. Nous en trouvons la preuve dans plusieurs motions des Chambres de commerce qui demandaient la reprise des relations commerciales avec la Roumanie.

Depuis 1891, l'Autriche s'est ressaisi, mais elle a perdu le rang qu'elle occupait autrefois ; l'Allemagne a su profiter des circonstances ; elle tient désormais la tête parmi les pays qui exportent en Roumanie ; en revanche, elle ne lui achète qu'une très petite quantité de marchandises, de sorte que la balance du

commerce se solde à son avantage. Les importations d'Allemagne accusent une brusque augmentation en 1888. Alors qu'elles n'étaient antérieurement (en 1888) que de 83.224.501 francs, inférieures à celles de l'Angleterre, elles passent en 1889 à 108 millions 245.586 francs. Les chiffres nous montrent une rivalité économique entre ces deux pays, pour la conquête du marché roumain. En 1889 les importations d'Angleterre se maintiennent à un niveau très rapproché de celui des importations d'Allemagne, à savoir 102.261.117 francs ; mais l'année suivante, elles tombent à 97.558.706 francs, tandis que l'Allemagne envoie pour 109.252.061 francs.

L'Angleterre qui, au début de la période qui nous intéresse, venait immédiatement après l'Autriche, ne se trouve plus qu'au troisième rang, vers la fin de cette même époque.

A la suite de ces trois pays c'est la France qui a le plus exporté en Roumanie : tissus de laine, cotonnades, soieries, sucre, huiles végétales, meubles, argenterie, objets en peau, vêtements, objets en fer et en acier, etc.

La Turquie, qui exportait beaucoup entre 1875 et 1886, perd son rang en 1890, tandis que l'Italie gagne du terrain vers la fin de cette période. Nous citerons encore la Russie, la Belgique, la Hollande, dont les exportations en Roumanie se sont accrues grâce à la création d'une ligne de navigation roumaine Danube-Rotterdam.

Les produits qui font le principal objet des impor-

tations roumaines au début de la période que nous étudions, sont les textiles. Dans la suite, leur valeur tend à diminuer par suite du développement de l'industrie roumaine. L'importation des métaux et constructions mécaniques est très active pendant toute la période. Il en est de même pour les peaux, les fourrures, les chaussures jusqu'en 1886, avec une baisse les années suivantes. Les autres produits, par ordre décroissant, sont : les denrées coloniales, les fruits exotiques, les produits chimiques. L'importation du bois, considérable tant que fut appliquée la convention avec l'Autriche, perd dans la suite presque toute importance.

Au point de vue des exportations, l'Angleterre devient, surtout après 1880, le meilleur débouché offert aux produits roumains. Entre 1886 et 1891, lorsque les échanges avec l'Autriche étaient relativement minimes, les exportations pour l'Angleterre dépassaient annuellement le chiffre de 100 millions de francs. Vers la fin de la période, l'Angleterre semble être tombée au troisième rang. Mais il n'y a peut-être là qu'une apparence. En effet, pendant les dernières années, une grande partie des exportations roumaines est absorbée par la Belgique. Or, il est certain que la Belgique ne reçoit pas tous ces produits pour sa consommation intérieure. Ses ports ne sont que des entrepôts et la plupart des exportations qu'ils reçoivent, sont dirigées plus tard vers l'Allemagne ou l'Angleterre. Nous nous trouvons ici devant une nouvelle erreur des statistiques douanières roumaines.

Beaucoup, parmi les bâtiments qui chargent des céréales pour l'Occident, ne savent pas au moment de leur départ, quelle sera leur destination (1) exacte. Ce n'est qu'à Gilbratar qu'ils reçoivent des ordres définitifs. Ce sont là autant de causes d'inexactitude pour les statistiques.

La Belgique, nous l'avons montré, absorbe une grande partie de nos exportations. Vers la fin de la période 1875-1905, elle tient la tête parmi les pays destinataires.

L'Autriche-Hongrie a passé par des fluctuations notables. Elle recevait annuellement avant 1886 un grand nombre de marchandises roumaines. Elle subit un recul de 1886 à 1891. Ensuite elle redevient un débouché de première classe pour la Roumanie.

Les autres pays de destination ont été la France, l'Allemagne, la Turquie qui a perdu la place qu'elle occupait avant 1875, l'Italie, la Russie, la Hollande, etc.

Les catégories exportées sont d'abord les farines, les fruits, les légumes, les boissons, les animaux vivants (cette catégorie très importante au début de la période, diminue vers la fin), les bois, les denrées alimentaires, les textiles, etc.

Le régime douanier que nous avons étudié et dont nous avons examiné la répercussion sur le commerce extérieur, a eu une influence bienfaisante sur l'économie nationale, et le développement de l'industrie roumaine.

En effet, nous avons vu combien à plusieurs re-

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904.

prises, les importations avaient baissé. Nous avons montré qu'il n'y avait pas là un signe d'appauvrissement pour le pays, d'autant plus que l'importation des objets qui ne se fabriquent pas en Roumanie, avait parallèlement augmenté. Ce phénomène n'est donc que la conséquence de l'essor pris par l'industrie nationale.

Pour faire ressortir l'évidence de cette remarque, nous donnons un tableau comparatif des importations, pendant la période 1879-1902, de quelques articles aujourd'hui fournis en grande partie par l'industrie nationale (1) :

	1879	1886	1887	1894	1902
	(kilogr.)	(kilogr.)	(kilogr.)	(kilogr.)	(kilogr.)
Farine . .	5.871.175	4.581.575	7.689	1.469	1.459
Sucre. . .	5.220.074	10.040.657	10.409.534	16.005.924	497.682
Peaux non tannées. .	1.457.023	1.138.458	961.935	548.811	541.755
Bois de cons- truct. et en grumes. .	94.507.241	114.025.608	15.710.365	14.550.009	841.284
Produits cé- ramiques.	5.090.492	4.834.022	552.757	3.372.500	858.473

Il nous est maintenant facile d'expliquer les écarts considérables relevés entre les années 1879 et 1886, 1886 et 1887.

L'orientation du commerce extérieur roumain fut grandement influencée par la politique douanière pendant toute cette période.

1. Voir C.-J. Baicoïano. *Histoire de notre politique douanière et commerciale, depuis le règlement organique jusqu'à nos jours*. Bucarest, 1904.

DEUXIÈME PARTIE

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA ROUMANIE DE 1906 à 1911 (1)

L'année 1906 servira de point de départ à la seconde partie de notre étude. Cette année marque un fait important dans l'histoire économique de la Roumanie, la mise en vigueur, le 16 février 1906, du nouveau tarif douanier de 1904, dont nous n'avons pas encore parlé jusqu'ici.

La plupart des traités de commerce étant sur le point d'expirer, le gouvernement commença l'élaboration d'un nouveau tarif, plus conforme aux besoins de la production nationale et aux tendances protectionnistes qui se répandent aujourd'hui dans presque tous les pays.

Le tarif de 1904 s'est gardé de tomber dans l'excès de protection. L'exposé des motifs (2) nous dit qu'on

1. Avertissement. Tous les chiffres relatifs aux importations, aux exportations et au mouvement des ports, sont puisés dans la statistique douanière roumaine, intitulée : *Le commerce extérieur de la Roumanie*. Cette publication, qui paraît annuellement, est l'œuvre de la Direction de la statistique, au ministère des Finances de Roumanie.

2. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904.

a tenu compte, dans ce but, des droits adoptés par l'Allemagne, la France, l'Autriche-Hongrie, sans s'élever jamais jusqu'aux limites du tarif russe.

L'exemption en masse, n'a pas été admise. L'exemption d'une matière fabriquée, sous prétexte qu'elle sert de matière première dans l'industrie nationale n'est pas raisonnable. Sinon, faisait remarquer, le ministre des Finances, on devrait exempter les draps qui servent à la confection des vêtements, les cuirs qui servent à la fabrication des chaussures, etc. Le tarif n'accorde d'exemptions que pour les matières premières proprement dites, nécessaires à l'agriculture et à l'industrie. Les matières déjà travaillées, mais qui doivent subir une nouvelle transformation, bénéficient d'une faveur, consistant à frapper plus lourdement les produits étrangers similaires à ceux résultant de la transformation de ces matières en Roumanie. La quotité des taxes est plus élevée que suivant l'ancien tarif, et s'élève souvent à 10 et 15 %.

Le tarif contient :

- 1) Des taxes protectrices modérées, dans tous les cas où l'exige le travail national ;
- 2) Des taxes fiscales un peu plus élevées que celles en vigueur précédemment ;
- 3) Des exemptions, en nombre limité, et seulement dans un intérêt économique.

Les marchandises sont divisées suivant quatre groupes : *a*) animaux et produits d'animaux ; *b*) produits du sol ; *c*) produits du sous-sol ; et *d*) produits combinés des trois autres.

On compte en tout 35 catégories de 854 articles. Le caractère protectionniste de ce tarif réside moins dans le taux même des taxes, que dans l'article 3 de la loi qui l'institue. Par cet article, le gouvernement est autorisé à frapper d'un droit supplémentaire de 50 % au-dessus du tarif général, les produits des états avec lesquels la conclusion de conventions commerciales serait impossible, par suite des tarifs différentiels qu'ils pourraient appliquer aux marchandises roumaines. Dans cette hypothèse une taxe de 30 % *ad valorem* pourra frapper les produits exempts de droits. La loi autorise même le gouvernement à prohiber l'importation des produits provenant de ces États et le transit de leurs marchandises par la Roumanie.

C'est donc un tarif protectionniste, fondé sur la réciprocité.

Sous ce nouveau régime, des traités de commerce ont été conclus, avec presque tous les États de l'Europe.

Voici la liste des conventions actuellement en vigueur (1) :

- 1) Allemagne (25 septembre 1904) ;
- 2) Angleterre (18 octobre 1905) ;
- 3) Belgique (23 mai 1906) ;
- 4) France (21 février 1907) ;
- 5) Autriche-Hongrie (10 avril 1909) ;

1. Quelques-unes de ces conventions sont conclues sous l'ancien régime douanier.

- 6) Turquie (1^{er} juillet 1902) ;
- 7) Hollande (3 mars 1899) ;
- 8) Suisse (16 décembre 1904) ;
- 9) Russie (24 février 1906) ;
- 10) États-Unis (12 juin 1906) ;
- 11) Serbie (23 décembre 1906) ;
- 12) Bulgarie (20 novembre 1907) ;
- 13) Espagne (18 novembre 1908) ;
- 14) Suède (24 avril 1910) ;
- 15) Norvège (19 juin 1910) ;
- 16) Danemark (8 juin 1910) ;
- 17) Monténégro (30 décembre 1910).

Pendant cette courte période, de 1906 à 1911, le commerce extérieur s'est considérablement accru, et cette époque, pour ceux qui plus tard en referont l'histoire, présentera le plus vif intérêt. C'est en 1910 que pour la première fois, le chiffre des importations et des exportations réunies a dépassé 1 milliard ; cette même année le commerce spécial roumain, s'élevait à la somme importante de 1.026.220.448 francs.

Nous donnons maintenant le chiffre des importations et des exportations de 1906 à 1911 :

	Importations	Exportations	Total	Balance
	(Francs)	(Francs)	(Francs)	(Francs)
1906 . .	337.537.985	455.858.406	793.396.391	+ 118.320.421
1907 . .	430.509.115	554.018.631	984.527.746	+ 123.509.516
1908 . .	414.058.479	379.430.871	793.489.350	— 34.627.608
1909 . .	368.300.099	465.056.619	833.356.718	+ 96.756.520
1910 . .	409.715.576	616.504.875	1.026.220.451	+ 206.789.299
1911 . .	569.745.027	691.720.408	1.261.465.435	+ 121.975.381

Les importations ont suivi une marche ascendante, sauf en 1908 et en 1909. La différence entre les deux dernières années, 1910 et 1911 est la plus considérable ; elle est de 160 millions de francs.

Les exportations se sont accrues dans la même proportion. On remarque le même fléchissement en 1908 et en 1909. Nous croyons qu'il est dû à la crise agraire et aux émeutes de 1907. La crise mondiale de 1907, n'a pas été sans influence sur cette baisse. De 1907 à 1908, nous remarquons une diminution dans l'exportation des céréales.

1907.	. . .	3.224,149 tonnes, en valeur de	473.341.783 fr.
1908.	. . .	1.761,932 — — —	282.446.298 fr.

C'est la seule catégorie de marchandises qui accuse une baisse notable. L'année 1907, est la seule, de toute la période qui nous occupe, où la balance du commerce soit défavorable.

CHAPITRE PREMIER

Le commerce extérieur par catégories de marchandises

Nous suivrons dans ce chapitre la division adoptée par le tarif douanier de 1904.

I. — *Animaux vivants*. — Le commerce des animaux vivants, autrefois l'un des plus actifs en Roumanie, a beaucoup perdu de son importance.

Cette catégorie, l'une des plus importantes de la production nationale, constituait une source intense d'exportations. Aujourd'hui la situation du commerce des animaux vivants est assez inquiétante. Sur les six années de notre période, cinq fois les importations ont excédé les exportations, dont la diminution a été rapide depuis 1877 (1).

	Total des exportations — (Francs)	Exportations des animaux vivants — (Francs)	% du total —
1877. . .	141.081.109	28.468.123	20 ₁
1878. . .	217.041.727	19.630.316	9 ₁
1900. . .	280.000.431	2.197.438	0 ₃
1911. . .	691.720.408	6.454.087	0 ₉

1. Voir C.-J. Baicoïano. *Le problème des conventions vétérinaires*. Bucarest, 1903.

Voici maintenant la balance du commerce extérieur des animaux vivants pendant la période 1906-1911.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	3.082	4.936.605	1.292	2.057.349
1907 . . .	2.124	3.205.684	1.452	1.149.424
1908 . . .	2.529	3.975.894	3.308	2.632.863
1909 . . .	2.460	3.934.648	3.364	2.693.475
1910 . . .	2.143	3.131.898	7.367	5.951.725
1911 . . .	3.984	6.456.931	7.958	6.454.087

Ce dernier tableau fait parfaitement ressortir la situation générale : nous y voyons que presque toujours les quantités importées sont moindres que les exportations, mais représentent une valeur plus considérable. On importe des produits de qualité supérieure pour la reproduction, les sports, l'armée, tandis qu'on exporte des produits de qualité inférieure, mais en plus grande quantité.

Cette situation est la conséquence directe du régime douanier, mais aussi, dans une moindre mesure, celle de l'évolution agricole du pays. Autrefois l'élevage était beaucoup plus florissant, parce que la Roumanie vivait sous un régime d'économie pastorale. Une très grande partie du pays se consacrait à l'élevage. Les frontières des états voisins étant libres à l'importation et au transit des animaux, il n'y avait aucune barrière de douane.

Doit-on dire que la transformation de l'agriculture

et la décadence de l'élevage justifient la politique et les conventions douanières roumaines, pourtant si désavantageuses au commerce ; ou bien ne sont-ce pas plutôt ces conventions qui ont entraîné la décadence de l'élevage ? Il semble que la seconde hypothèse soit la seule exacte. Les nombreuses protestations qui se sont élevées dans le pays contre ces conventions, l'opinion des spécialistes qui s'est ouvertement affichée, dans le Parlement ou ailleurs, en font foi.

Il est pourtant à souhaiter que de sérieux efforts soient faits pour améliorer la situation du commerce des animaux, dont l'agriculture toute entière profiterait. Il est vrai que par ailleurs, l'exportation des céréales augmentait, au fur et à mesure, que celle des animaux allait en décroissant. Mais on a soutenu, avec beaucoup de détails à l'appui (1), que les céréales rapportent des bénéfices moindres que l'élevage. On a démontré que le prix des céréales (2) a subi des fluctuations sensibles et a même diminué, tandis que celui de la viande et de tous les produits d'animaux accusait une hausse constante. De plus, les débouchés pour les animaux vivants ne manqueront jamais. La Roumanie pourrait les diriger vers les centres de l'Occident, qui en sont de grands consommateurs, tels que l'Allemagne, l'Autriche, la Hol-

1. Voir C.-J. Baicoïano. *Le problème des conventions vétérinaires*. Bucarest, 1903.

2. Depuis 1906 nous nous trouvons en présence d'une hausse constante du prix des céréales, dont nous expliquerons plus loin la cause.

lande et surtout l'Angleterre. Pour les moutons, la Roumanie pourrait se créer un débouché très facile en Turquie et dans les pays de religion musulmane, qui en font une large consommation.

Les conventions commerciales actuellement en vigueur, ne sont pas très favorables à l'exportation du bétail vivant. Pour rendre ce commerce plus actif, il faudrait conclure des conventions sanitaires vétérinaires (1), accordant toute latitude aux parties contractantes, et prenant des mesures rigoureuses contre les épizooties qui pourraient sévir dans un pays ou dans l'autre.

Ce furent l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie qui prétextèrent les épidémies dans le bétail étranger, pour prohiber l'entrée des animaux vivants. Le motif véritable de cette prohibition était le protectionnisme agraire.

Ce prétexte, eût-il été sérieux lorsqu'on l'invoqua pour la première fois, n'existe certainement plus aujourd'hui.

Ceux même qui s'en sont servi, l'ont reconnu plus tard. La législation vétérinaire en Roumanie est très rigoureuse ; toutes les mesures sont prises pour empêcher l'introduction et la propagation des maladies dans le pays. Au congrès international vétérinaire de Baden-Baden (1898) (1), le Dr Hutyra, représentant du gouvernement hongrois, donna lecture d'un

1. Voir C.-J. Baicoïano. *Le problème des conventions vétérinaires*. Bucarest, 1903.

projet de convention vétérinaire internationale. La plupart des dispositions contenues dans ce projet, se trouvent depuis longtemps appliquées en Roumanie.

Vers 1895 le chef du service vétérinaire de la ville de Vienne, accompagné de plusieurs autres médecins, est venu en Roumanie pour faire une enquête sur la situation vétérinaire du pays. Dans le rapport qu'il présenta, il disait (1) : « La peste bovine qui faisait des ravages avant 1882, n'a plus fait son apparition depuis des années. » Le rapport concluait en constatant que « le service de contrôle est bien organisé, il correspond aux exigences modernes des pays civilisés. A notre avis, la situation vétérinaire du pays est satisfaisante, et le pays peut être considéré bon pour l'exportation des animaux maux ».

Il est intéressant d'étudier ici les dispositions prises par la loi la plus récente, actuellement en vigueur, pour prévenir l'introduction des épizooties (2). C'est la loi de police sanitaire vétérinaire, promulguée par le décret royal numéro 4.889 du 20 novembre 1912.

Les maladies infectieuses contre lesquelles des mesures de police vétérinaire ont été prises, sont : la peste bovine, la pleuropneumonie contagieuse, le charbon symptomatique, le charbon bactérien, la

1. C.-2. Baicoianu. *Le problème des conventions vétérinaires*. Bucarest, 1903.

J. Voir *La loi de police sanitaire vétérinaire*. Bucarest, 1912.

tuberculose, la rage, les septicémies hémorragiques, la fièvre aphteuse, la variole des moutons, la peste et la pneumonie infectieuse des porcs, la peste et le choléra de la volaille, la morve, etc.

Le gouvernement pourra restreindre ou interdire l'importation et le transit des animaux menacés. De même les produits d'animaux, les fourrages pourront être soumis aux mêmes prescriptions. Tous les animaux et produits d'animaux importés, devront être accompagnés d'un certificat d'origine et de santé. Les animaux malades ou suspects, dont on interdira l'importation, pourront être abattus, si leurs propriétaires ne veulent pas en reprendre possession.

A côté de ces dispositions sur l'importation des animaux, la loi prend des mesures de prophylaxie. Elles concernent l'isolement et l'abatage du bétail contaminé, les conditions d'admission dans les marchés et les expositions. Le chapitre VI énumère une série de mesures ingénieuses destinées à enrayer les épidémies de chaque maladie, et fixe le rôle des autorités vétérinaires dans chaque hypothèse.

Les pénalités consistent dans l'amende jusqu'à 1.000 francs, et l'emprisonnement avec un maximum de six mois.

Nous croyons les consommateurs étrangers suffisamment protégés grâce aux dispositions de cette loi; ils peuvent sans crainte admettre le bétail roumain dans leurs frontières.

Mais une fois de plus, reconnaissons que le régime auquel fut soumis le bétail jusqu'ici, l'a réduit à un

état d'infériorité tel, qu'il paraît bien difficile de lui faire reprendre son ancienne place dans le commerce extérieur, sinon au prix d'efforts considérables.

A l'importation, les chevaux font l'objet d'un grand trafic, surtout pour les besoins de l'armée, les sports et la reproduction. Les pays de provenance sont l'Autriche-Hongrie et la Russie. Chaque année l'État roumain envoie dans ces pays des commissions pour acheter les chevaux nécessaires à la cavalerie. Le fait est regrettable, si nous nous rappelons que jadis les chevaux roumains étaient si recherchés sur les marchés étrangers. La Turquie, elle-même, en demandait un certain nombre chaque année, en plus du tribut que lui payaient les Principautés. Les autres animaux qui font l'objet des importations sont surtout les porcs.

A l'exportation c'est l'espèce bovine.

Grâce aux nouvelles découvertes scientifiques, il est probable que le commerce des animaux vivants devra subir une transformation. On peut aujourd'hui transporter la viande fort loin, sans risques de détériorations et commercialement il semble même que l'exportation des animaux sous cette forme soit plus avantageuse. Les conventions commerciales, en ont subi l'influence ; ces nouveaux procédés permettent de contrôler plus efficacement la qualité de la viande et d'éviter presque complètement la propagation des maladies contagieuses.

Le commerce des animaux vivants restera limité désormais. Il aura pour but d'introduire dans le

pays, les bêtes nécessaires à l'agriculture, à la traction, aux manufactures qui utilisent la laine, etc. Le fait que les machines tendent de plus en plus à se substituer aux animaux dans l'agriculture et dans la traction, rendra le trafic encore moindre.

Dans l'intérêt du commerce, il faudra sélectionner les races, surtout la race bovine, qui actuellement est une bonne race de trait, mais ne convient nullement à la boucherie.

II. — *Produits alimentaires d'animaux.* La balance des exportations et importations des produits alimentaires d'animaux, comme celle des animaux vivants, est négative pendant deux années de la période 1906-1911. Le tarif douanier fait rentrer dans cette catégorie : les viandes fraîches, la volaille tuée, le gibier, les conserves les graisses, les lait, beurre et fromage, les poissons, les œufs, le miel, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	10.514	6.810.494	10.005	5.087.334
1907. . .	7.871	5.569.269	13.651	6.629.244
1908. . .	7.361	5.248.905	14.738	6.911.145
1909. . .	9.795	6.863.280	11.455	5.782.356
1910. . .	10.176	7.183.118	9.436	4.826.201
1911. . .	13.014	8.758.772	13.217	7.334.691

Les viandes, tiennent au point de vue de la valeur, le second rang parmi les exportations de cette caté-

1. Voir E. Costinesco *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904.

gorie. L'état roumain s'est assuré, après de longs efforts, des conditions favorables à l'exportation, principalement pour les viandes fraîches. Il a conservé la clientèle des pays qui en font une grande consommation et offrent, par leur situation géographique, un débouché facile.

Parmi ces pays se trouvent l'Allemagne, et surtout l'Autriche-Hongrie. L'Allemagne autrefois prohibait non seulement l'importation des viandes roumaines, mais aussi leur transit. Elle faisait obstacle au commerce avec l'Angleterre, la voie de mer étant, par sa lenteur, impropre au transport des viandes fraîches.

L'Autriche-Hongrie, antérieurement à la conclusion de la dernière convention commerciale, autorisait le transit, mais prohibait l'importation des animaux vivants et des viandes. Par la convention de commerce de 1909, mise en vigueur en 1910, le gouvernement roumain vient d'obtenir le droit d'introduire en Autriche des viandes, à concurrence d'un contingent annuel qui ne peut être dépassé. On a tenu compte, dans la fixation de ce contingent, de la productivité du pays, qui augmente chaque année, pour atteindre son maximum en 1917, à l'expiration de la convention.

Voici le nombre total d'animaux admis :

Bêtes bovines :

10.000 têtes, dans la	première	année de la convention
12.000	—	deuxième —
15.000	—	troisième —
20.000	—	quatrième —
22.000	—	cinquième —
25.000	—	sixième —
35.000	—	septième, huitième et neuvième année de la convention.

Porcs :

50.000 têtes dans la	première	année de la convention
60.000	—	deuxième —
70.000	—	troisième —
90.000	—	quatrième, cinquième et sixième année de la convention.
120.000	—	septième, huitième et neuvième année de la convention.

Moutons : 100.000 têtes par année.

Les animaux roumains sont soumis à plusieurs examens par les autorités sanitaires des deux pays. Pour plus de commodité, deux grands abattoirs (1) ont été construits à la frontière roumaine. Les viandes sont dirigées, par wagons scellés, jusqu'au lieu de destination.

La Roumanie n'envoie chaque année qu'une quantité inférieure au contingent fixé par la convention austro-hongroise ; elle ne profite donc que partiellement des avantages qui lui sont accordés. L'Autriche-Hongrie reste pourtant le débouché le plus commode

1. Ceux de Séverin et de Bourdoujeni.

pour les exportateurs roumains. Il est compréhensible que, si les viandes roumaines ne profitent qu'imparfaitement des conditions qui leur sont faites sur le marché autrichien, à plus forte raison ne sauraient-elles conquérir un marché plus éloigné. Le chemin de fer Danube-Adriatique dirigera, peut-être, une partie des exportations sur l'Italie, où l'entrée des animaux vivants et des viandes fraîches ou conservées est entièrement libre, mais il est à craindre qu'il faudrait lutter, là encore, contre la concurrence de la Serbie, mieux placée que la Roumanie pour l'approvisionnement du marché italien.

Les abattoirs de Séverin, qui fonctionnent depuis 1911, ont exporté la première année : 4.790 bœufs et 30 veaux ; en 1912 : 7.579 bœufs, 50 vaches, 265 veaux, 3.636 porcs, 219 moutons et 1.913 béliers. Ces chiffres sont bien faibles, en face d'un commerce extérieur dont le total a dépassé 1 milliard. C'est pourtant un progrès qui devra profiter au pays, dans quelques années.

Les prix d'achat sont les suivants : bœuf 0 fr. 60 à 0 fr. 65 le kilo, porc 1 fr. 15 à 1 fr. 25.

Sur les marchés consommateurs les prix sont cotés :

Budapest :	{	Bœuf	: 1	couronne	40	hellers	le kilogramme.
		Porc	: 1	—	45	—	—
		Veau	: 1	—	25	—	—
		Mouton	: 1	—	16	—	—
Vienne :	{	Bœuf	: 1	—	40	—	—
		Porc	: 1	—	50	—	—
		Veau	: 1	—	20	—	—
		Mouton	: 1	—	—	—	—

En 1912, on a exporté de l'abattoir de Séverin 2.259.910 kilos de viande, dont : 1.815.487 à Budapest, 415.746 à Vienne et 28.677 à Temeszwar. Une quantité de 57.301 kilos a été confisquée. La qualité de la viande est généralement bonne.

Un second abattoir fonctionne depuis peu à la frontière autrichienne. Son activité sera vraisemblablement plus grande que celle du premier. Il est en effet situé à proximité de la région qui donne les meilleures races. Même en pleine décadence, on y a toujours apporté une attention spéciale à l'élevage. Auprès des distilleries d'alcool, en assez grand nombre dans cette partie du pays, sont installées des fermes pour l'alimentation spéciale des bœufs, en vue de leur exportation. Il faut s'attendre à une hausse des prix dans cette région, ce qui poussera les agriculteurs à faire de l'élevage. Les syndicats agricoles, bien que créés depuis peu, ont fait des efforts notables pour développer le commerce d'exportation des viandes et du bétail vivant.

Voici maintenant quelques chiffres pour les années 1906-1911.

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Kilogrammes	Francs	Kilogrammes	Francs
1906	. . .	435	218	121	61
1907	. . .	173	100	232	116
1908	. . .	212	107	910	545
1909	. . .	814	378	431	221
1910	. . .	682	292	148	89
1911	. . .	1.052	1.124	1.162.196	1.266.473

De 1906 à 1910 les chiffres sont très faibles. Lorsque l'abattoir de Severin commence à fonctionner, les importations continuent comme auparavant, mais les exportations passent de 148 kilos en 1910, à 1.162.196 kilos en 1911. L'écart est considérable. Nous ne possédons pas les chiffres pour 1912, mais nous avons dit, que l'abattoir de Severin à lui seul avait exporté cette année 2.259.910 kilos de viandes, presque le double du total des exportations en 1911.

Nous sommes donc en bonne voie et nous voulons croire que les conventions commerciales nous accorderont dans l'avenir des conditions de plus en plus avantageuses, en proportion de la demande toujours croissante, dont les viandes sont l'objet.

Le lait et produits du lait, font surtout l'objet des importations. On peut s'étonner qu'un pays agricole comme la Roumanie, soit obligé d'importer du lait et du beurre. C'est un fait reconnu que le marché de Bucarest reçoit du beurre en grande quantité, d'Autriche-Hongrie et surtout de Brashov, très proche de la frontière. Il y a là encore une conséquence de la décadence de l'élevage. La constitution de sociétés coopératives, à l'exemple du Danemarck et de la France, ferait revivre le commerce des beurres ; seules, ces sociétés permettraient aux petits cultivateurs de toucher un bénéfice suffisant sur la vente de leurs produits. En 1911 on comptait 7 sociétés coopératives, groupant 351 adhérents et possédant un capital souscrit de 19.000 francs, dont 8.000 francs versés.

Le poisson se trouve en grande abondance dans les

eaux roumaines. L'état roumain a consenti de grands sacrifices pour l'industrie de la pisciculture. Nous donnons les chiffres du commerce dont a fait l'objet le poisson frais ou fumé, depuis 1906.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>
1906 . .	8.502.622	3.761.901	4.075.772	1.824.962
1907 . .	5.937.882	2.686.376	5.744.441	2.328.884
1908 . .	5.731.635	2.696.949	7.402.420	3.030.668
1909 . .	7.604.106	3.578.719	5.088.369	2.176.036
1910 . .	7.844.882	3.666.917	2.468.974	1.186.532
1911 . .	10.573.488	4.814.269	3.222.346	1.466.210

Nous n'avons fait entrer en ligne de compte ni les conserves de poisson, importées en assez grandes quantités, ni les coquillages.

La balance des exportations et importations reste défavorable à la Roumanie, malgré le développement de la pisciculture, l'accroissement de la production, et les travaux effectués par l'état, notamment sur les lacs de la Dobroudja.

Ce manque de concordance entre la production et l'exportation s'explique : l'état a prohibé l'exportation du poisson à certains moments où les prix avaient haussé d'une façon inquiétante, hausse qui était justement due à des expéditions toujours plus considérables à l'étranger.

L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie importaient chacune annuellement près de 70 millions de kilos de poisson d'eau douce, que leur fournissait la Rus-

sie. Or, vers 1908 la production russe se trouvait en baisse. Elle avait passé de 720.670.000 kilos en 1902, à 474.991.000 kilos en 1908 (1). La production du caviar pendant la même période avait passé de 1.415.145 kilos à 497.921 kilos. La Russie se vit réduite à acheter du poisson à l'étranger. En 1902 elle en importait 163.790.000 kilos et en 1908, 299.440.878 kilos.

Cet accroissement dans la demande a contribué à la hausse des prix. Le marché roumain devait en subir le contrecoup. C'est alors que le gouvernement, pour enrayer cette hausse, défendit l'exportation de plusieurs espèces de poissons. C'est peut-être ce qui explique la baisse des exportations depuis 1908.

Les œufs sont surtout un produit d'exportation. Les importations en sont insignifiantes. De tous les produits rangés dans la deuxième catégorie du tarif douanier, les œufs sont ceux qui font l'objet du commerce le plus intense.

Ce commerce a beaucoup gagné ces dernières années. C'est la région du nord qui exporte plus d'œufs ; elle en envoie chaque année à l'étranger 24.000 à 27.000 caisses, de 1.440 œufs chacune. L'exportation se fait surtout pendant l'hiver ; elle serait difficile en été, étant donné qu'aucune station frigorifique aménagée à cet effet n'existe dans le pays. Les expéditions se font par quantités de 5.000 à 10.000 kilos, bénéficiant d'un tarif réduit de 37 centimes par 100 kilos et par 100 kilomètres.

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales*. Bucarest, 1912, p. 242.

Voici les chiffres pour les années de 1906-1911.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	3.071	1.536	5.687.914	2.843.957
1907. . .	2.036	1.018	7.532.247	3.766.123
1908. . .	5.888	2.945	7.218.577	3.609.288
1909. . .	4.021	2.011	5.946.214	2.973.107
1910. . .	1.580	790	6.857.626	3.428.813
1911. . .	2.598	1.299	8.623.826	4.311.913

Ce commerce est aujourd'hui compris d'une façon primitive et assez peu rémunératrice pour les producteurs. Les grandes maisons étrangères sont en relation avec des commissionnaires des régions où la production des œufs est la plus abondante. Ces négociants ont eux-mêmes des agents qui font des tournées, de village en village, et achètent la marchandise. Parfois, les commissionnaires ne sont pas en rapport direct avec les grandes maisons, en général françaises ou allemandes; ils sont obligés d'expédier les œufs dans une ville étrangère voisine de la Roumanie, où existent des dépôts; c'est de là que la marchandise est ensuite envoyée à sa destination dernière. Ainsi, des régions du nord de la Moldavie, on envoie les œufs dans les villes de la Bucovine.

Ce système est désavantageux à plusieurs points de vue. Il nécessite d'abord trop d'intermédiaires et trop de transbordements; un grand nombre d'œufs arrivent à destination cassés et inutilisables. De plus, avec un pareil système, le commerce ne laisse pas de

bénéfices au producteur. Le prix des œufs au lieu de la récolte est très réduit ; il descend jusqu'à 3 francs le cent, pour remonter pendant l'hiver à 5 fr. 50 ou 6 francs (1).

Il serait profitable d'organiser des coopératives de producteurs, qui seraient eux-mêmes exportateurs. Les bénéfices augmenteraient par suite de la suppression des intermédiaires, la production serait encouragée et le commerce deviendrait plus intense. Nous avons un exemple de ce que peut faire une coopérative dans cet ordre d'idées (2).

En 1907 fut fondée, dans la Roumanie septentrionale (district de Botoshani) une coopérative pour la vente des œufs. Elle compte aujourd'hui de 100 à 120 membres. Depuis lors, elle n'a cessé de prospérer et en 1912, elle a vendu 448.017 œufs, pour une somme de 23.777 francs. Ces chiffres sont trop modestes pour nous faire comprendre son rôle exact. Mais le compte rendu ajoute, que pendant ce laps de temps, le prix des œufs a augmenté considérablement, la région entière a profité de cette hausse de prix, et, chose plus importante, les membres ont obtenu des améliorations et des sélections dans les races productrices, de telle sorte que le commerce de la volaille lui aussi en a profité.

Les coopératives, si elles étaient en plus grand

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales*. Bucarest 1914, p. 53.

2. Voir le *Calendrier des associations villageoises pour l'année 1913*. Bucarest, 1913, p. 57.

nombre, pourraient avoir une heureuse influence sur le commerce aujourd'hui presque inexistant de la volaille vivante ou tuée.

III. — Produits d'animaux non alimentaires. — Dans cette catégorie rentrent : les suifs, graisses de poisson, cire, bougies etc.

Voici des chiffres :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . . .	2.023	1.918.205	2	7.748
1907. . . .	2.077	2.939.184	—	4.467
1908. . . .	1.935	2.594.174	5	9.292
1909. . . .	1.759	2.837.883	3	9.671
1910. . . .	2.159	2.652.619	1	5.826
1911. . . .	2.828	3.237.524	2	8.241

Ce sont surtout des articles d'importation. Au premier rang viennent les suifs, les graisses et la cire. Les bougies n'y entrent que pour une faible part, en raison des fabriques de savons et de bougies installées en Roumanie. On en comptait 11 en 1910, avec une production de 5.576.098 francs (1). Ces fabriques emploient une grande quantité de cire qu'elles doivent faire venir de l'étranger. Jadis la cire comptait parmi les objets importants de la production nationale ; nous avons pu voir, dans la partie historique de notre étude, qu'elle tenait un rang ho-

1. Voir l'Annuaire statistique de la Roumanie. Bucarest, 1912, p. 380 et 381.

norable parmi les exportations. Aujourd'hui la production intérieure en est très faible. Elle était en 1901 de 94.867 kilos, représentant une valeur de 342.101 francs (1).

Les exportations sont insignifiantes.

IV. — *Peaux, objets en peau.* — Ce sont les peaux crues, vertes salées, les peaux séchées ou cendreuses, les peaux tannées, les croupons, toutes espèces de peaux pour la fabrication des chaussures, objets en peaux, chaussures, gants, etc. Les importations dépassent de beaucoup les exportations.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . .	4.787	15.978.168	1.670	2.655.684
1907 . .	4.121	14.062.997	739	1.141.006
1908 . .	4.789	15.533.908	793	1.317.852
1909 . .	3.503	13.565.324	1.259	2.158.757
1910 . .	4.109	14.919.473	1.827	2.977.694
1911 . .	5.922	23.023.444	1.112	1.856.124

Les peaux crues et séchées entrent pour une grande partie dans ces chiffres. Elles sont importées par les artisans tanneurs et les grandes tanneries du pays ; la matière première fournie par le pays est insuffisante, ce qui est toujours dû à la décadence de l'élevage.

L'importation des peaux a fait l'objet d'une discussion très intéressante qui a même provoqué une

1. *Annuaire statistique de la Roumanie*, Bucarest, 1912, p. 97.

certaine agitation dans les milieux intéressés. Elle est relative à une mesure du service sanitaire prohibant l'importation des peaux crues et soumettant l'importation des peaux séchées et cendreuseuses à des formalités compliquées et onéreuses. Cette mesure de police sanitaire était grave et lésait les intérêts de nombreux patrons. Voici quel était le montant des importations de peaux crues pendant la période 1906-1911 :

	Kilogrammes	Francs
1906.	914.089	1.282.597
1907.	1.033.178	1.448.836
1908.	2.027.024	2.841.759
1909.	1.373.433	1.922.943
1910.	1.940.800	2.718 706
1911.	2.369.065	3.320.101

Ces chiffres, qui n'ont cessé d'augmenter, nous montrent la prospérité des tanneries, dont les peaux crues constituent en grande partie la matière première. En 1910, le nombre des fabriques était de 26, avec une force de 2.466 HP et un capital de 6.276.779 fr. La production était évaluée à 18.453.589 francs par an (1).

Le premier règlement sanitaire prohibant l'importation des peaux crues, date du 28 avril 1904 ; il ne fut pas appliqué et les tanneurs continuèrent à importer des peaux crues, sans être inquiétés par le

1. Voir l'*Annuaire statistique de la Roumanie*. Bucarest, 1912, p. 381.

service des douanes. C'est ce règlement que le service sanitaire remit en vigueur en octobre 1911.

Dans son article 1^{er}, il prohibait absolument l'importation des peaux crues.

Les peaux séchées et cendreusees devaient remplir, pour être admises sur le territoire roumain, plusieurs conditions. Pour les provenances d'Europe :

1) L'importation devait être faite par les postes douaniers ayant un vétérinaire ;

2) Les peaux devaient être accompagnées de certificats sanitaires établissant :

a) Que les animaux dont elles provenaient n'étaient pas malades ;

b) Que leur localité de provenance était indemne des maladies spéciales à ces espèces d'animaux ;

c) Les certificats devaient être signés par les vétérinaires des localités de provenance.

Les peaux provenant des pays où sévissait la peste ou le choléra devaient être toujours emballées.

Pour les provenances extra-européennes, les conditions étaient plus rigoureuses encore. Il fallait un certificat attestant que la localité n'était pas infestée par la peste ou le choléra. On demandait en plus un certificat de provenance émanant d'un vétérinaire, attestant : a) que le pays était indemne de peste bovine ; b) que les peaux provenaient d'animaux non contaminés ; c) que la localité et les environs, dans un rayon de 30 kilomètres étaient indemnes d'épizooties depuis les quinze jours précédant l'expédition de la marchandise.

Une autre disposition prohibait l'importation des peaux provenant des pays contaminés par la peste bovine, la pleuro-pneumonie ou la fièvre aphteuse.

Les tanneurs, très mécontents à la suite de cette mesure, réclamèrent auprès du ministère de l'industrie et du commerce, demandant la nomination d'une commission chargée d'examiner leurs revendications. Ils demandaient le maintien de l'ancien état de choses, soit la liberté d'importer des peaux crues, et le droit de faire pénétrer les peaux séchées et cendrées sans les formalités exigées par le règlement du service sanitaire.

Ils rappelaient, dans leur pétition, qu'ils avaient importé depuis plus de vingt ans, les peaux dont ils avaient besoin, sans être inquiétés par les bureaux des douanes et sans que les peaux de provenance étrangère aient jamais causé la moindre épidémie dans le pays.

Ils faisaient ressortir les inconvénients résultant pour eux de l'application du règlement de 1904 :

1) L'expédition des peaux salées en tonneaux est difficile et coûteuse. La marchandise, par suite du manque d'air, s'altère et devient inutilisable ;

2) Il est très rare qu'on puisse obtenir un certificat de provenance ou même une copie de certificat. Le transport des peaux des pays au-delà de l'Europe s'effectue via Anvers, Hambourg ou le Havre, où elles doivent subir un transbordement, ainsi qu'une première classification suivant les demandes provenant des différents marchés. Chaque envoi à destination

de la Roumanie se trouve ainsi composé de peaux de multiples provenances, ce qui rendrait nécessaire l'existence d'un certificat d'origine pour chacune des peaux expédiées dans cet envoi.

Devant une commission composée de fonctionnaires des ministères des Finances et du Commerce, de la direction générale du service sanitaire et d'un représentant de la chambre de commerce de Bucarest, les tanneurs faisaient également ressortir les inconvénients qui, au point de vue financier, découlaient pour eux de la disposition relative à l'emballage des peaux.

1) Le coût des tonneaux nécessaires pour le transport est de 300 à 350 francs par wagon de marchandise (il faut un tonneau par 200 kilos de marchandises : un tonneau résistant coûte de 6 à 7 francs).

2) Le wagon ne peut plus contenir que 8.000 kilos de peaux (plus les 2.000 kilos d'emballage), le prix du transport restant le même.

3) Le tarif du transport est de 4 % plus élevé pour les peaux emballées que pour celles qui ne le sont pas, soit une majoration de 400 francs par wagon.

Ils évaluaient à 1.100 francs par wagon le montant total de ces frais supplémentaires.

Les membres de la Commission émettaient des avis partagés. Ceux appartenant au service sanitaire soutenaient la prohibition de l'entrée des peaux crues. Les industriels étaient d'avis que la liberté serait préférable, à condition de l'entourer de garanties suffisantes pour prévenir l'introduction et la propagation des maladies contagieuses.

Au point de vue industriel, la prohibition des peaux crues était très gênante. Les industriels faisaient remarquer la hausse des importations de chaussures, depuis que fonctionnait la prohibition; il était nécessaire de laisser pénétrer librement les peaux crues, employées pour la fabrication des semelles.

Quant à l'emballage des peaux, la commission dut constater qu'il n'était en usage nulle part.

Après de longues discussions on s'entendit pour modifier les dispositions comme suit (1) :

1) L'importation des peaux de ruminants n'est autorisée que si elles sont séchées;

2) Les peaux sursalées ne sont admises que si elles sont de provenance américaine;

3) Les peaux séchées et sursalées sont soumises aux conditions d'entrée suivantes :

a) L'importation doit être effectuée par certains bureaux de douane, expressément désignés.

b) Les peaux devront être accompagnées de certificats délivrés par des vétérinaires, prouvant que les animaux dont elles proviennent étaient sains et que leur localité de provenance n'était pas infestée par la peste bovine ou la pneumo-entérite.

4) Les peaux sursalées de provenance transatlantique, importées par l'intermédiaire d'un port européen de réexpédition, devront, pour être admises, satisfaire à la condition suivante : être accompagnées d'un certificat sanitaire, attestant qu'elles ont été amenées par un transport transatlantique, muni lui-

1. Voir le *Moniteur officiel* du 3 mai 1912.

même d'un certificat sanitaire du lieu d'origine.

5) Les cargaisons seront examinées à leur entrée en Roumanie, par des vétérinaires qui devront contrôler si toutes ces prescriptions ont été suivies. Les marchandises seront ensuite dirigées, dans le plus bref délai, sur les manufactures auxquelles elles sont destinées.

On a donc donné satisfaction partielle aux fabricants. Nous ne retrouvons plus dans le nouveau règlement, la prohibition d'importation des peaux crues, ni la disposition relative à l'emballage des peaux salées.

Les peaux séchées ou cendreuses, avec ou sans poils, les peaux de chevreau, les objets en peaux fines, etc., font l'objet d'importations considérables. Les chaussures ont perdu le rang qu'elles occupaient jadis.

Aux exportations ce sont les peaux séchées et cendreuses, qui représentent le chiffre le plus élevé.

V. — *Fourrures*. — Les fourrures doivent, elles aussi, être envisagées du côté des importations. Les exportations n'en sont que très minimes. Voici quelle est la situation de 1906 à 1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906 . .	71	2.292.969	30	306.122
1907 . .	65	1.977.005	15	96.256
1908 . .	73	2.721.694	10	69.814
1909 . .	63	2.459.485	14	90.214
1910 . .	63	2.185.740	16	118.874
1911 . .	88	2.704.894	21	149.366

Ces articles sont cher et représentent une grande valeur pour de très faibles quantités. Nous groupons dans cette catégorie : les peaux fourrées de toute nature, dressées et non dressées, articles en fourrures, manteaux et vêtements de fourrure, etc. Ce sont surtout les peaux fourrées, dressées, et de qualité supérieure, qui sont importées. Par contre, les peaux fourrées non dressées, constituent la plus grande partie des exportations, d'ailleurs très minimes.

VI. — *Laines et poils*. — C'est une catégorie plus importante que la précédente. Sont compris sous cette dénomination : les laines en suin, lavées, cardées et teintées, les fils de laine, les tissus et étoffes, les tapis, confections de laine, passementeries, feutres, poils, brosses, etc.

Les importations et les exportations ont été de :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	. .	4.409	37.600.480	2.601	3.703.421
1907	. .	4.226	36.061.332	1.490	2.008.438
1908	. .	4.470	37.833.395	1.239	1.768.220
1909	. .	3.900	31.471.995	1.457	2.105.748
1910	. .	4.144	36.245.679	1.674	2.482.483
1911	. .	6.106	51.130.165	1.688	2.548.408

Nous voyons que la Roumanie importe chaque année une assez grande quantité de laines. Etant donné le grand nombre de moutons que possède notre pays, la laine qu'ils fournissent ne pourrait-elle pas suffire aux besoins de l'industrie nationale ?

Avant de répondre à cette question, il est bon d'examiner, de près, la qualité des laines roumaines.

Dans une étude parue en 1904 (1), M. le Professeur Filip établit, entre les laines des diverses races de moutons, la classification suivante, d'après le diamètre du brin de laine :

- a) Laines fines, diamètre inférieur à 0 mm. 020.
1. Mérinos-Spanka, III^e génération, diamètre moyen 0,019
 2. Mérinos-Tzygaïa, — — — 0,020
- b) Laines moins fines intermédiaires, diamètre inférieur à 0 mm. 030.
3. Mérinos-Spanka, II^e génération, diamètre moyen 0,021
 4. Mérinos-Tzygaïa, — — — 0,022
 5. Mérinos-Spanka, I^{re} — — — 0,023
 6. Mérinos-Tzygaïa, — — — 0,024
 7. Spanka — — — 0,025
 8. Southdown-Tzygaïa blanche, II^e et III^e génération, 0,026
 9. Frise-Tzygaïa, II^e génération 0,027
- c) Laines communes, diamètre supérieur à 0 mm. 030
10. Tzygaïa blanche et noire, diamètre moyen . . . 0,031
 11. Frise-Tzygaïa, III^e génération, diamètre moyen. 0,032
 12. Oxford-Tzygaïa, II^e génération, — 0,033
 13. Frise-Tzygaïa, I^{re} génération, — 0,034
 14. Oxford-Tzygaïa, — — — 0,035
 15. Southdown-Carnabat. 0,038
 16. Laine Stogosche 0,049
 17. Tzourcana 0,056

1. Voir N. Fili, (Professeur . *Contribution à l'étude des laines en Roumanie*. Bucarest, 1904, p. 83.

M. Filip explique, par la qualité inférieure de ces laines, les chiffres croissants des importations de laines étrangères.

Le ministre des Finances, dans son discours devant la Chambre des députés, sur le tarif douanier de 1904, expliquait autrement l'accroissement des importations (1) :

Avant 1904, sous le régime de l'ancien tarif douanier, la laine payait à l'importation un droit de 8 francs les 100 kilos, quelle que fût son état, en suin, lavée, peignée, cardée ou même teinte. Les fabricants roumains aimaient mieux payer ce droit et importer la laine toute préparée, plutôt que d'acheter les laines roumaines en suin et de les soumettre ensuite à toutes les transformations nécessaires. Comme d'autre part la laine roumaine était très bon marché, elle était achetée en suin par l'étranger, d'où on la réexportait ensuite aux tisserands roumains, après transformation et moyennant un prix supérieur. Pour mettre fin à cet état de choses, le tarif de 1904 frappe la laine lavée d'un droit de 12 francs au lieu de 8 (les 100 kgr.) ; la laine cardée, d'un droit de 32 francs ; et la laine teinte d'un droit de 40 francs, toujours au lieu de 8 francs. Les fabricants ne pourront donc plus importer de laines transformées, et travailleront la laine eux-mêmes. De plus, comme les fabriques ont besoin de laine d'Australie, de qualité supérieure, on

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*, Bucarest, 1904, page 229 et suivantes.

a baissé le droit d'entrée pour les laines en suin de 8 francs à 2 francs les 100 kilos. Cette mesure ne sera pas un stimulant pour la concurrence étrangère, car le transport des laines de provenance aussi lointaine est coûteux ; aux frais de transport il faut encore ajouter ceux du lavage, peignage, cardage, toutes opérations que ces laines devront subir avant d'être utilisables. Pratiquement on dépasse donc le droit de 8 francs de l'ancien tarif.

Dans ce discours, le ministre soutenait que la qualité des laines roumaines est très bonne ; à l'appui il citait le fait suivant. Deux industriels de Roubaix, ayant eu l'intention d'ouvrir une fabrique d'étoffes en Roumanie, avaient prélevé des échantillons des deux meilleurs qualités de laines du pays, provenant des races de moutons « tzygaïa » et « spanka ». Ils les envoyèrent à Roubaix. Après un long examen, l'avis des fabricants fut que la laine « tzygaïa » valait la laine française, et celle dite « spanka », la laine mérinos. Ils ajoutèrent qu'il ne manquait aux industriels roumains que des laines mérinos d'Australie, pour les mélanger à celles de production nationale. De toute façon, on exporte encore des laines en suin en quantités relativement grandes, moins grandes cependant qu'il y a quelques années. A l'inverse, on importe beaucoup moins de laines cardées et teintes. Le nouveau tarif douanier semble avoir produit les effets désirés. Mais les écarts sont encore trop faibles et la période trop courte pour nous permettre d'en juger d'une façon plus précise.

Voici quels sont les chiffres des deux années extrêmes de la période 1906 et 1911.

Laines en suin exportées :

1906.	. . .	2.122.154 kilogr.,	valeur de	2.547.017 francs.
1911.	. . .	1.313.078	—	1.575.694 —

Laines naturelles peignées ou cardées et teintées (1), importées.

1906.	. . .	107.571 kilogr.,	valeur de	404.663 francs.
1911.	. . .	78	—	312 —

Les chiffres des importations paraissent donner raison aux dires du ministre des Finances.

Si les laines en suin exportées en Roumanie, reviennent ensuite dans le pays, lavées, dégraissées, etc., c'est qu'elles sont facilement transformables ; si elles restent à l'étranger, c'est qu'elles présentent des avantages sur les produits similaires des autres pays. Dans un cas, comme dans l'autre elles sont utilisables. Les chiffres que nous donnons ci-dessus sont éloquentes et les industriels roumains devraient en tenir compte.

En 1910, le pays comptait douze tissages, représentant un capital de 9.063.426 francs ; ces usines produisaient pour une valeur de 9.098.542 francs et employaient pour 5.057.308 francs de matières premières (2). C'est un débouché commode pour les producteurs roumains.

1. Le droit est de 40 francs les 100 kilos.

2. Voir l'*Annuaire statistique de la Roumanie*. Bucarest, 1912, p. 380.

Les tissus et étoffes de laines ont fait l'objet d'importations considérables pendant cette période :

	Kilogrammes	Francs
1906 . . .	2.526.726	28,042.707
1907 . . .	2.327.762	26.485.428
1908 . . .	2.289.111	25.671.612
1909 . . .	1.862.225	20.839.225
1910 . . .	2.114.316	24.424.819
1911 . . .	3.027.434	34.858.252

Nous ferons encore rentrer, au nombre des importations : chapeaux et capes en feutre, fils de laine, tapis, etc.

A l'exportation, les laines occupent la première place.

VII. — *Matières diverses d'animaux.* — Dans cette catégorie rentrent les produits suivants : boyaux d'animaux, os, corne, ivoire, écaille et leurs dérivés, gélatine, colles, savons, stéarine, plumes, etc. Ces articles ne font, en général, que l'objet d'un trafic limité.

Voici les statistiques de 1906 à 1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	1.592	2.257.278	1.578	1.086.273
1907. . .	2.394	2.157.518	750	877.980
1908. . .	3.376	2.613.327	1.009	1.116.588
1909. . .	2.576	2.410.515	1.067	1.100.184
1910. . .	2.402	2.096.948	1.358	1.404.580
1911. . .	2.491	2.831.459	1.080	1.042.640

On a importé des os et des savons pour des sommes importantes ; on a exporté des boyaux, queues, nerfs, sang d'animaux, etc.

VIII. — *Soies et industries dérivées.* — Fils de soie, tissus et tricotés de soie, tulles, mousselines, gants, bas de soie, rubans, passementerie, dentelles, velours de soie, etc. Ce sont surtout des articles d'importation. Les exportations sont tout à fait insignifiantes, comme on peut s'en rendre compte par la lecture des chiffres suivants :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	228	12.308.168	3	19.587
1907. . .	187	9.953.861	5	36.736
1908. . .	224	12.537.081	5	37.338
1909. . .	223	12.264.673	5	37.569
1910. . .	278	14.982.405	—	—
1911. . .	393	20.597.302	4	25.067

Les articles de cette catégorie sont d'un prix élevé et atteignent des sommes considérables pour des quantités très réduites.

Les étoffes de soie pure tiennent une grande place dans les importations

	Kilogrammes	Francs
1906	62.269	5.316.990
1907	40.025	3.631.445
1908	53.010	4.771.060
1909	45.006	4.023.465
1910	67.952	5.235.700
1911	81.275	7.410.510

On importe aussi des passementeries, tulles, mousselines, tissus de soie mélangés, pour des sommes considérables.

La décadence de la sériciculture en Roumanie, n'a pas été sans influence sur les importations de cette catégorie. Depuis quelque temps on s'efforce de l'encourager, mais sans résultat jusqu'à présent. Jadis l'éleveur du ver à soie, était en même temps tisserand : les produits jouissaient alors d'une certaine renommée.

IX. — *Céréales et dérivés.* — Les produits agricoles occupent de beaucoup le premier rang dans l'ensemble du commerce extérieur. Ils font l'objet d'exportations considérables et tendent par là même à rendre fréquemment la balance du commerce positive. Cette influence des céréales sur la balance générale du commerce apparaît nettement pendant la période de crises agricoles ou après une mauvaise récolte; nous l'avons remarqué au début même de la seconde partie.

Le commerce des céréales retiendra donc notre attention un peu plus longtemps que celui des autres produits. Nous devons examiner soigneusement les données statistiques, les conditions d'existence et les besoins de ce commerce.

On groupe dans cette catégorie : le blé, le seigle, le maïs, l'orge, les escourgeons, l'avoine, le millet, le sarrasin, le riz brut et décortiqué, les farines et féculs, pain, biscuits, amidon, dextrines et autres matières farineuses.

Voici les statistiques pour la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	41.021	6.372.033	3.281.175	405.411.035
1907. . .	12.533	2.656.150	3.224.149	473 341.783
1908. . .	33.806	6.429.001	1.761.932	282.446.298
1909. . .	17.807	3.806.646	2.187.793	357.587.891
1910. . .	29.643	5.957.710	3.230.235	489.821.008
1911. . .	52.554	9.773.834	4.017.767	557.653.135

Notons tout d'abord que les importations sont tout à fait réduites, comparées avec les exportations.

En second lieu, la statistique accuse une diminution importante des exportations en 1908 et en 1909 ; nous avons vu, au début de ce chapitre, quelles en sont les causes.

Nous examinerons successivement en détail, les plus importants des produits du sol que nous rangeons sous le nom de céréales, en nous préoccupant surtout des exportations.

1° *Blé* (exportations)

	Kilogrammes	Francs
1906	1.727.815.830	231.524.509
1907	1.151.558.591	207.264.442
1908	714.501.959	140.378.103
1909	857.701.446	178.401.901
1910	1.841.566.607	329.619.389
1911	1.458.399.015	244.823.761

Nous retrouvons la baisse des années 1908 et 1909. En 1911 également les exportations ont diminué de plus de 80 millions de francs tandis que les exportations des céréales en général accusaient un accroissement notable sur l'année précédente.

Tandis que les pays occidentaux consomment généralement à l'intérieur la majeure partie des produits du sol national, il n'en est pas de même en Roumanie, où le marché intérieur absorbe une partie de la production plus petite que celle destinée à l'exportation.

En effet, voici les chiffres des exportations du blé, par rapport à la production totale :

	Valeur de la production du blé — (Francs)	Exportation du blé — (Francs)	% de la valeur de la production totale —
1906 (1) . . .	—	231.524.509	—
1907. . . .	—	207.264.442	—
1908. . . .	302.104.086	140.378.103	46,47
1909. . . .	333.589.200	178.401.901	53,48
1910. . . .	539.605.318	329.619.389	61,08
1911. . . .	468.998.949	244.823.761	52,20

On explique la chose par le fait que la population ne consomme pas beaucoup de pain. Le paysan roumain se contente du maïs, pour en faire sa nourriture quotidienne.

1. Nous n'avons pas pu nous procurer la valeur de la production du blé, dans les années 1906 et 1907.

Quelles sont les qualités qui font apprécier le blé roumain à l'étranger ? On a fait plusieurs analyses des blés roumains (1); les plus importantes ont été effectuées pour l'exposition de Paris de 1900. Des analyses comparatives des blés roumains et étrangers, ont été faites à Zurich et à Berlin.

Voici les résultats de l'analyse technique (2) :

	Blé de Valachie		Blé de Moldavie	
Poids naturel	80,7		81	
Farine	74		73,8	
Gluten	38,4		38,9	
Qualité en général	1,5		1,4	

	États-Unis					
	Russie	Argentine	North et Hand Duluth		Canada	Australie
Poids natu-						
rel. . .	77,5	77,5	77,2	81	80	79,7
Farine . .	71,4	69,9	75,3	76,1	75,9	70,1
Gluten. .	42	38,6	35,1	35	34,1	38,7
Qualité. .	2	1,5	2	1,5	2	1,5

La supériorité du blé roumain est évidente au point de vue du poids naturel; pour la facilité de conversion en farine, il n'est dépassé que par le blé des États-Unis et du Canada.

En voici maintenant l'analyse chimique :

1. Voir pour analyses de céréales roumaines : Dr Zaharia. *Le blé roumain* ; Munteanu et Roman. *Recherches sur les céréales roumaines*. Bucarest, 1900.

2. Dr Theodoresco. *Der Getreidehandel in Rumänien*. Tübingen, 1910.

	Blé de Valachie	Blé de Moldavie
Eau	11,09	11,07
Azote	14,11	14,23
Hydrates de carbone. . . .	69,64	69,58

	États-Unis					
	Russie	Argentine	North et Hand	Duluth	Canada	Australie
Eau	11,06	10,96	10,96	11,28	10,97	10,86
Azote	14,70	13,78	13,15	13,29	12,87	13,50
Hydr. de carbone.	69,11	69,30	69,94	69,72	70,92	70,88

Il résulte de cette analyse que le blé roumain est comparable aux meilleures qualités étrangères.

Son défaut consiste dans la proportion considérable de corps étrangers qu'il contient. A ce point de vue, on considère les trois qualités suivantes comme supérieures (1) :

I. Le blé pesant 80-81 kilos l'hectolitre au port de débarquement et contenant 2 % de corps étrangers.

II. Le blé pesant 79-80 kilos l'hectolitre et contenant 3 % de corps étrangers.

III. Le blé pesant 78-79 kilos l'hectolitre et contenant 5 % de corps étrangers.

Ces qualités supérieures sont surtout appréciées en Italie, en Suisse et en Allemagne.

1. Voir *L'organisation de l'exportation des céréales*, rapport présenté par la Chambre de commerce de Botoshani, au X^e Congrès des Chambres de commerce, Botoshani, 1909.

Viennent ensuite des qualités inférieures, pesant 75-78 kilos l'hectolitre et contenant 8-12 % de corps étrangers. Ces blés ont également leurs acheteurs, notamment sur le marché d'Anvers, dont les minoteries procèdent au triage des blés bruts, les mélangent à d'autres et obtiennent ainsi une farine de bonne qualité. Les pertes résultant de la présence des corps étrangers, sont compensées par les prix plus bas auxquels se vendent les blés qui en contiennent. Depuis 1907, deux nouveaux débouchés se sont offerts à ces blés de qualité inférieure ; ce sont la Turquie et l'Archipel. Une hausse des prix s'ensuivit.

C'est surtout de Valachie que les exportations sont considérables, car cette région peut emprunter la voie du Danube pour le transport de ses céréales. Elle jouit également de conditions climatériques, lui permettant d'offrir ses récoltes deux ou trois semaines avant le reste du pays. Son blé pèse environ 76 à 78 kilos l'hectolitre et contient de 8 à 12 % de corps étrangers.

Suivant les prix cotés sur le marché d'Anvers, la différence de prix entre ce blé, et la qualité supérieure de Moldavie, est de 50 à 100 francs par wagon. Sur les marchés allemands, suisse et anglais, elle est plus grande et peut aller jusqu'à 150 ou 200 francs. L'attention des agriculteurs et des exportateurs roumains devrait être attirée par les mesures qu'ont prises certains importateurs, allemands ou anglais, à l'égard

des blés contenant une quantité excessive de corps étrangers (1).

2° *Seigle* (exportations)

	Kilogrammes	Francs
1906	184.789.393	20.419.228
1907	106.278.510	17.004.562
1908	45.134.214	7.695.383
1909	57.237.483	8.871.810
1910	134.580.740	16.015.108
1911	130.755.226	16.605.914

3° *Maïs* (exportations)

	Kilogrammes	Francs
1906	603.433.725	65.774.276
1907	1.389.717.829	166.766.139
1908	735.591.228	98.569.225
1909	738.964.444	102.716.058
1910	594.847.019	69.597.101
1911	1.555.331.849	183.218.092

Les analyses qui ont porté sur le maïs, ont donné des résultats tout à fait satisfaisants (2). Il est plus riche en eau, en azote et en matières grasses que le maïs américain ; il est plus pauvre que celui-ci en hydrates de carbone.

1. Ainsi les importateurs anglais ont décidé de ne pas acheter de seigle, contenant plus de 3 % de corps étrangers. L'Allemagne a pris des mesures identiques pour les céréales du Danube.

2. Voir Dr Theodoresco, *Der Getreidehandel in Rumænien*. Tubingen, 1910.

	Maïs roumain	Maïs américain
Eau	12,28	10,75
Azote.	10,76	10
Matières grasses	4,61	4,25
Hydrates de carbone. . .	68,81	71,75

Contrairement à ce qui se produit pour le froment,
le marché intérieur est grand consommateur de maïs :

	Valeur totale de la production du maïs (<i>Francs</i>)	Valeur du maïs exporté (<i>Francs</i>)	% de la valeur du maïs produit
1906 (1) . . .	—	65.774.276	—
1907. . . .	—	166.766.139	—
1908. . . .	306.925.469	98.569.225	32,11
1909. . . .	262.044.123	102.716.058	39,20
1910. . . .	325.115.081	69.597.101	21,40
1911. . . .	409.655.547	183.218.092	44,72

4° Orge (exportations)

	Kilogrammes	Francs
1906. . . .	463.182.681	48.402.590
1907. . . .	343.291.301	48.747.365
1908. . . .	142.986.177	19.446.120
1909. . . .	286.677.200	36.121.327
1910. . . .	388.166.925	40.563.444
1911. . . .	475.164.291	59.062.921

1. Nous n'avons pas pu nous procurer la valeur de la production
totale du maïs, pour les années 1906 et 1907.

5° Avoine (exportations)

	Kilogrammes	Francs
1906. . . .	169.399.121	19.142.101
1907. . . .	103.753.377	14.317.966
1908. . . .	58.393.053	7.094.756
1909. . . .	175.327.685	20 338.011
1910. . . .	172.138.534	17.041.715
1911. . . .	233.295.992	26 385.777

Les grands centres d'exportation pour les céréales sont : Braïla, Constantza, Galatz et Soulina, qui achètent aux agriculteurs du pays, ou aux commerçants engrossistes.

Quand les récoltes arrivent à Galatz ou à Braïla (1), les exportateurs en prélèvent des échantillons, qu'ils envoient à leurs correspondants de l'étranger, avec indications de prix, de qualité et de quantité ; ils les invitent à faire des offres télégraphiques. Si les correspondants font des propositions, l'exportateur doit leur faire connaître dans un délai de douze à vingt-quatre heures, s'il les accepte ou non. Ces opérations rapides supposent que l'exportateur est déjà propriétaire des céréales et que celles-ci sont disponibles.

Mais à côté, il y a les marchés à livrer, dans lesquels les céréales devront être expédiées dans un délai plus ou moins long, qui peut être de trois à quatre mois. Ce genre d'affaires est très risqué, à cause des différences de cours qui peuvent se produire

1. Voir Munteanu. Le commerce des céréales de Galatz-Braïla, article publié dans la revue *l'Economie nationale*, n° 5, 1912.

d'un moment à l'autre. C'est ce qui arriva notamment pour l'orge en 1911. Le prix d'un wagon d'orge était, au printemps 1911, de 1.400 à 1.450 francs à Galatz et à Braïla. En raison de la guerre italo-turque et des demandes considérables de plantes fourragères dans les autres pays de l'Europe, qui eux-mêmes faisaient des préparatifs de guerre, le prix de l'orge était monté en septembre à 1.450 francs. Les exportateurs qui avaient vendu au printemps à 1.450 francs durent se racheter à 1.450 francs pour pouvoir s'exécuter.

Les types de contrats usités sont au nombre de deux (1) : le type « cif », lorsque le frêt, les primes d'assurance et les frais de transbordement dans le port de destination sont à la charge du vendeur, et le type « fob », quand la marchandise reste à la disposition de l'acheteur dans le port où elle doit être chargée. Le premier des deux est de beaucoup le plus usité. Si la marchandise livrée ne remplit pas les conditions fixées par le contrat, on procède à un arbitrage.

Jusqu'en avril 1904, les transactions entre les importateurs de l'Allemagne du nord et du sud-ouest et la Roumanie, se faisaient sur la base du contrat anglais : les différends étaient portés devant le « London Corn-trade association » (2). La région rhénane,

1. Voir Dr Theodoresco. *Der Getreidehandel in Rumänien*. Tübingen, 1910.

2. Voir *L'organisation de l'exportation des céréales*, rapport présenté par la Chambre de commerce de Botoshani, au X^e Congrès des Chambres de commerce de 1909. Botoshani, 1909.

qui fait venir les céréales par Rotterdam, traitait sur la base d'un contrat allemand ; ce contrat soumettant les différends relatifs à la qualité des produits, à des arbitres choisis par les parties contractantes. Mais en raison du nombre des contestations, les importateurs allemands et hollandais proposèrent un nouveau type de contrat, qui ne fut pas accepté parce qu'il était trop onéreux. Il soumettait, en effet, tout litige à la Chambre arbitrale du lieu du domicile de l'acheteur et mettait les avaries à la charge du vendeur.

Les intéressés se réunirent en congrès à Berlin en 1904. Y prirent part, les exportateurs des ports d'Odessa, Nicolaëff, Taganrog, Novorosisk, Galatz, Braïla et Varna d'un côté, et les importateurs allemands de l'autre. Après discussion, on adopta la solution suivante : les comités des bourses de Hambourg et de Rotterdam choisiront chaque année, pour chacune de ces deux bourses, un nombre de dix-huit arbitres, auxquels les réclamants pourront recourir. En cas de non-conciliation, le comité de Bourse nommera un surarbitre, dont la décision sera sans appel. Cette procédure devait s'appliquer aux litiges relatifs à la qualité des céréales ; en ce qui concerne les avaries, le congrès décida qu'elles resteraient à la charge du vendeur.

Les prix ne sont pas déterminés par les conditions de la récolte. Ce sont les bourses de Londres et d'Anvers, influencées elles aussi, par celles de Chicago, de New-York et de Buenos-Ayres, qui fixent

les cours des céréales roumaines (1). Depuis 1890, la concurrence américaine devient de plus en plus redoutable. Le coût du transport d'Amérique aux grands entrepôts européens, Anvers, Hambourg et Londres, est sensiblement le même que de Roumanie à ces mêmes ports. Cette concurrence a fait baisser les prix jusqu'aux environs de 1906. A partir de 1906, nous assistons au phénomène inverse. Ainsi le prix du blé a passé de 12-14 francs les 100 kilos en 1906, à 15-18 francs en 1907-1908, 25 francs en 1909 et 27-28 francs en 1914 (2).

Cette hausse des prix trouve son explication dans les besoins toujours croissants des États-Unis et de la Russie. L'accroissement de la population est, dans ces deux pays, plus que proportionnel à celui des récoltes. Les exportations ont dû, en conséquence, être réduites. Il arrivera peut-être un moment où les États-Unis seront obligés d'importer du blé de l'étranger. Ce jour là, le Canada, dont la production est considérable et la population peu dense, trouvera sur le marché américain un débouché sûr, sans concurrence possible.

L'exportation des céréales dépend beaucoup des moyens de communication, chemins de fer et transports maritimes ou fluviaux.

Il y a deux choses à envisager, dans la question du transport des céréales par chemins de fer : les ma-

1. Voir Dr Theodoresco, *Der Getreidehandel in Rumänien*. Tübingen, 1910.

2. Voir la *Feuille d'informations commerciales*. Bucarest, n° 3, 1914.

gasins pour le dépôt des céréales, et le transport proprement dit.

Les magasins, envisagés comme moyens de crédit pour les commerçants, laissent beaucoup à désirer de nos jours en Roumanie. Seuls les ports de Braïla, Constantza et Galatz possèdent des docks et entrepôts destinés à cet usage. D'ailleurs, ils reçoivent non seulement les céréales d'exportation, auxquelles ils devraient être exclusivement réservés, mais de plus, celles qui sont destinées à la consommation intérieure. Ces magasins sont la propriété de l'État. Il existe dans toutes les gares des locaux où les céréales sont déposées en attendant leur mise en wagon, mais sans procurer aucun moyen de crédit au commerçant.

Les trois docks, dont nous venons de parler, fonctionnent d'une façon toute moderne. Ils délivrent aux déposants un récépissé et un warrant, négociables par simple endossement. Tout stock de céréales déposé dans les docks, ne peut y rester plus de deux ans.

A l'intérieur des magasins, les céréales sont ventilées, triées et bien entretenues. En cas de détérioration, la direction accorde des dommages-intérêts. Pour écarter les intermédiaires, les docks se chargent, depuis 1903, de la vente des céréales à la commission ; ils font des avances aux propriétaires, jusqu'à concurrence de 400 francs par wagon envoyé pour être vendu. Mais les agriculteurs trouvent cette somme insuffisante, et préfèrent traiter avec des intermédiaires (1).

1. Voir le *Règlement des docks et entrepôts*.

Dans l'intérêt des exportations, il faudrait construire de semblables magasins à l'intérieur du pays. La question a été discutée au X^e Congrès des Chambres de commerce, tenu en 1909. Un projet de loi antérieur à ce Congrès, avait été déposé le 21 mai 1906, relativement à la construction de silos à l'intérieur du pays, avec application du système de classification des céréales, dont nous parlerons plus loin. La création de ces magasins à l'intérieur, aurait de multiples avantages (1).

1) Ils favoriseraient la diminution et même la disparition complète des intermédiaires qui s'interposent aujourd'hui entre les agriculteurs et les grandes maisons d'exportation situées dans les ports.

2) En déposant leurs céréales, les producteurs trouveraient près de chez eux l'argent dont ils ont toujours besoin après la récolte. Aujourd'hui ils sont obligés d'expédier leurs céréales jusqu'aux docks de Braïla, Constantza et Galatz. Des quantités énormes sont dirigées en même temps vers ces trois ports ; l'encombrement qui en résulte est considérable. Les céréales doivent souvent attendre dans les gares, à ciel ouvert, leur tour d'être chargées. Elles restent ainsi exposées à toutes les intempéries des saisons. Grâce à la construction de nouveaux magasins, les transports pourraient être échelonnés sur toute la durée de l'année.

1. Voir *L'organisation des exportations des céréales*, rapport de la Chambre de commerce de Botoshani. Botoshani, 1909.

3) Les frais de manipulations seraient réduits.

4) Les petits producteurs, qui sont dans l'impossibilité d'envoyer leurs marchandises jusqu'aux grands ports, parce qu'elles sont en quantités trop minimes, trouveraient du crédit à proximité de leur récolte.

5) Les grands docks de Braïla et de Galatz, deviendraient de véritables magasins de transit.

6) L'exploitation des chemins de fer y gagnerait. Par suite des expéditions, qui toutes sont faites à la suite de la récolte, les chemins de fer ne peuvent satisfaire qu'imparfaitement aux demandes qui leur sont faites. Un grand nombre de wagons, une fois arrivés aux ports de destination et déchargés de leur contenu, ne trouvent pas de marchandises à transporter, et doivent s'en retourner à vide vers l'intérieur du pays. Il en résulte une perte que la création de magasins, à l'intérieur du réseau, permettrait d'éviter.

7) Les agriculteurs, pouvant emprunter sur leurs marchandises, ne se hâteraient plus de vendre leurs récoltes, mais attendraient le moment favorable.

Au Congrès dont nous avons parlé, deux Chambres de commerce (1) ont demandé la construction de ces magasins, comme devant apporter de grandes améliorations au trafic des céréales.

Le commerce des céréales ne souffre pas seulement du petit nombre de magasins, mais encore de l'insuf-

1. Celles de Galatz et de Botoshani.

fisance du matériel roulant en face de la production croissante du pays.

Les grandes maisons d'exportation qui ont acheté aux agriculteurs leurs récoltes (1), passent ensuite des marchés avec des maisons étrangères, et fixent un terme pour la livraison. Les chemins de fer roumains n'ayant pas de wagons en nombre suffisant, il se produit des retards considérables ; les exportateurs doivent, s'ils veulent exécuter leurs conventions, s'approvisionner aux stocks contenus dans les magasins des ports et ces achats supplémentaires de céréales leur causent souvent des pertes.

Il se peut aussi que, par suite des retards ou du mauvais emmagasinage, les céréales arrivent au port avariées, ou dans un état ne correspondant pas aux stipulations du marché ; les exportateurs sont alors obligés d'acheter des céréales d'une qualité supérieure et de les mélanger avec les leurs, pour obtenir un produit exportable.

Notons aussi que la tâche de la Direction générale des chemins de fer est rendue plus difficile par l'obligation dans laquelle elle se trouve de mettre à la disposition de l'armée, précisément à l'époque où les services sont déjà si encombrés, un grand nombre de wagons pour les manœuvres d'automne.

Voici le nombre des wagons de céréales et produits

1. Voir *L'organisation de l'exportation des céréales*, rapport présenté au X^e Congrès des Chambres de commerce, par la Chambre de commerce de Galatz, Galatz, 1909.

des minoteries, qui ont été reçus dans les ports ou qui sont sortis par les stations frontières, de 1905-1906 à 1909-1910 (1) :

1905-1906.	222.764
1906-1907.	194.290
1907-1908.	128.529
1908-1909.	160.117
1909-1910.	256.536

Mais ce n'est pas seulement le matériel roulant qui manque aux chemins de fer. Dans les ports de Braïla et de Galatz, il n'y a pas assez de voies, de sorte que le transbordement sur les navires ne peut pas toujours se faire directement. Les frais de manipulations deviennent exorbitants. On a calculé (2) que le transport de trois wagons de céréales d'une station de l'intérieur à Braïla, coûtait 292 fr. 80, et les frais de manutention dans le port, 195 fr. 55. Ces deux chiffres sont hors de proportion.

Pour le transport des céréales (3), il existe un tarif spécial (N° I) applicable à des quantités de 10.000 kilos au minimum. D'après les modifications qui y furent apportées, les bases de ce tarif sont :

1. Voir le *Compte rendu statistique des chemins de fer roumains*. Bucarest, publication annuelle.

2. Voir D^r Theodoresco. *Der Getreidehandel in Rumänien*. Tübingen, 1910.

3. Voir le *Compte rendu statistique des chemins de fer roumains*, pour l'année 1908-1909. Bucarest, 1910.

8 centimes pour 1 kilomètre par tonne.

7	—	—	10	—	—
6,3	—	—	100	—	—
4,65	—	—	200	—	—
3,47	—	—	300	—	—
3,025	—	—	400	—	—
2,5	—	—	500	—	—

Il existe en outre un tarif de saison, spécial aux expéditions vers Constantza et dont bénéficient du 1^{er} décembre au 15 mars les produits suivants, à partir de 10.000 kilos : pommes de terre, céréales, légumineuses, oléagineuses, graines, son et autres produits moulus de céréales et légumineuses, sauf la farine. La base du tarif est de deux centimes par tonne et par kilomètre pour les expéditions provenant des ports danubiens.

Ce tarif a pour but de rendre possible l'exportation des céréales, via Constantza, lorsque la navigation sur le Danube est arrêtée par la gelée.

Les transports maritimes ou fluviaux jouent un grand rôle dans le commerce des céréales. La Roumanie possède à cet égard deux voies fluviales : le Danube pour la Valachie, et le Pruth pour la Moldavie ; le premier est le plus important.

Le cabotage des céréales est très actif sur le Danube. Les récoltes sont transportées par rail jusqu'aux ports danubiens pour être ensuite chargées et dirigées sur Braïla, Galatz et Soulina.

Voici les quantités de céréales et autres plantes ex-

pédiées en cabotage entre ces trois ports pendant les années 1909, 1910 et 1911 (1) :

	1909 (tonnes)	1910 (tonnes)	1911 (tonnes)
Blé	211.957	842.701	649.457
Maïs. . . .	215 021	201.954	583.318
Seigle . . .	23.765	32.312	37.374
Orge. . . .	36.489	69.283	84.731
Avoine . . .	49.423	37.057	49.621
Millet. . . .	931	872	6.226
Haricots. . .	3.954	4.438	6.071
Colza. . . .	10.514	32.935	14.990
Total . . .	552.054	1.221.552	1.431.788

En 1911, 52,72 % de ce total ont été dirigées sur Soulina, 44,63 % sur Braïla, et 2,65 % sur Galatz, où l'on transborde principalement les céréales qui viennent par le Pruth.

En dehors des céréales roumaines amenées en cabotage, ces trois ports reçoivent encore une quantité importante de céréales russes, serbes et bulgares. Voici les quantités de blé et de maïs qui sont entrées pendant la période 1907-1911.

	<i>Blé (tonnes).</i>			
	Bulgarie	Russie	Serbie	Total
1907	72.601	34 409	12.920	119.930
1908	55.318	11.061	60.386	126.765
1909. . . .	29.266	43.749	21.085	94.100
1910. . . .	68.169	31.455	32.388	132.012
1911. . . .	92.735	42.087	21.839	156.661

1. Voir le *Commerce extérieur de la Roumanie*, pour l'année 1911. Bucarest, 1913, p. LXXVIII et suivantes.

Mars (tonnes).

	Bulgarie	Russie	Serbie	Total
1907	135.535	97.773	35.490	268.798
1908	60.689	139.152	8.713	208.554
1909	51.690	105.861	21.514	179.065
1910	75.741	88.670	81.468	245.879
1911	175.262	245.051	49.325	469.638

Ces chiffres nous montrent l'importance du trafic des céréales sur le Danube. Les transports se font par chalands remorqués.

Mais le transport par eau ne va pas sans inconvénients. En hiver, quand la navigation est rendue impossible, les céréales doivent attendre dans les ports d'hivernage ; parfois même les chalands, surpris par les glaces au milieu du fleuve, sont exposés à subir des avaries. Si les communications entre l'intérieur et la mer n'étaient pas assurées, les exportations devraient suspendre leur cours pendant tout l'hiver. C'est le motif qui a valu la création du tarif de saison, dont nous avons parlé.

Pendant la période des eaux basses, il arrive également que la navigation devienne difficile, malgré la profondeur moyenne du fleuve. Les chalands restent enlisés dans les bancs du sable, et doivent attendre que l'eau soit plus haute, pour continuer leur voyage. Mais il faut dire que ces inconvénients sont assez minimes, à côté des services que le Danube rend au commerce.

Plusieurs compagnies s'occupent du transport des

céréales : la société autrichienne de navigation sur le Danube, la société hongroise, la société russe et le service de la navigation fluviale roumaine. Les frais d'assurance et de débardage sont au compte du chargeur.

La navigation sur le Pruth est beaucoup plus difficile et plus réduite. Une commission mixte, composée des riverains, de la Russie, de l'Autriche-Hongrie et de la Roumanie, veille à l'entretien de la partie du fleuve aujourd'hui navigable ; ses revenus lui suffisent à peine (1). Suivant les chiffres de la Chambre de commerce de Galatz, les quantités de céréales transportées sur le Pruth en 1908, ont été les suivantes : blé, 194.685 hectolitres ; seigle, 311.414 hectolitres ; orge, 438.950 hectolitres ; avoine, 29.910 hectolitres ; maïs, 1.120.515 hectolitres ; graine de lin, 8.624 hectolitres ; soit au total : 2.103.108 hectolitres, représentant une valeur de 25 millions de francs et utilisant 774 chalands et 39 remorqueurs. Cette navigation, malgré les difficultés qu'elle rencontre, n'a pas cessé de prendre de l'importance. La direction des chemins de fer a étudié la question de la navigabilité du Pruth. Voici, d'après cette étude, les quantités de céréales qui y furent transportées de 1871 à 1907 (2) :

1. Voir *La navigabilité du Pruth*, rapport présenté au X^e Congrès des Chambres de commerce, par la Chambre de Galatz. Galatz, 1909.

2. Suivant l'étude de MM. Venert et Stephanesco, ingénieurs ; les chiffres sont reproduits du rapport de la Chambre de commerce de Botoshani sur la navigabilité du Pruth.

	Hectolitres		Hectolitres
1871	990.480	1881	1.415.462
1872	782.189	1882	1.237.956
1873	509.130	1883	712.687
1874	392.704	1884	1.560.780
1875	508.729	1885	988.756
1876	720.310	1886	779.450
1877	379.040	1887	1.068.126
1878	1.473.012	1888	615.549
1879	1.377.535	1889	1.468.434
1880	1.376.711	1890	866.681
Moy. annuelle.	850.000	Moy. annuelle.	1.071.000
1891	1.119.091	1901	1.852.524
1892	960.779	1902	2.450.789
1893	1.166.746	1903	1.853.283
1894	2.071.374	1904	1.351.380
1895	1.720.740	1905	791.735
1896	1.584.041	1906	2.483.141
1897	1.993.206	1907	1.759.189
1898	2.211.840	Moy. annuelle.	1.800.000
1899	1.785.067		
1900	528.308		
Moy. annuelle.	1.514.000		

Ces chiffres nous montrent que les moyennes sont en hausse; ils devraient attirer l'attention des milieux compétents.

La question, très discutée, a fait l'objet de deux rapports (1), présentés au X^e Congrès des Chambres

1. Les rapports des Chambres de commerce de Botoshani et de Galatz.

de commerce, en 1909. De ces rapports il résulte que la navigation sur le Pruth est mal organisée. Il y manque des services réguliers, ainsi que des magasins pour le dépôt des céréales destinées à l'exportation. La Russie a su profiter de cet état de choses. Une compagnie de navigation russe transporte des céréales roumaines par le Danube à Odessa, où elles sont vendues sous le nom de blé d'Odessa. En 1908 il en fut ainsi pour presque la moitié des céréales transportées sur le Pruth. Cette compagnie russe n'a pas épargné les sacrifices en vue d'attirer la clientèle roumaine. Elle accorde des frêts peu coûteux jusqu'à Odessa ; elle possède des entrepôts de céréales sur le bord du fleuve ; elle offre enfin des avantages financiers aux exportateurs : les banques d'Odessa consentent en effet des avances jusqu'à concurrence de 80 % de la valeur des céréales déposées dans les magasins de la compagnie.

La Roumanie n'est pas encore intervenue pour empêcher qu'une quantité notable de ses céréales, perdent ainsi leur nom de provenance sur les marchés étrangers (1). Elle devrait, pour se défendre, suivre l'exemple de la Russie, créer des facilités nouvelles pour la navigation et l'exportation, établir dans

1. Une conférence des commerçants de céréales a eu lieu à Saint-Petersbourg, en février 1911. Le gouvernement roumain a proposé que les céréales roumaines fussent vendues désormais dans le commerce sous le nom de « céréales de Roumanie » au lieu de « céréales du Danube » comme elles le sont aujourd'hui.

ce but des services réguliers et augmenter par des travaux la navigabilité du fleuve. Jusqu'à présent la région du nord de la Moldavie, qui donne les meilleurs blés, ne peut utiliser le Pruth. Elle délaisse également le port de Galatz, trop éloigné, et préfère envoyer ses produits dans une autre direction. C'est ainsi qu'on exporte approximativement chaque année par Noua Soulitza (Autriche) les quantités suivantes de céréales (1) : maïs, 500-800 wagons ; orge, 300-400 wagons ; avoine, 100-200 wagons ; blé, 60-100 wagons ; seigle, 60-100 wagons ; colza, 25-50 wagons. Ce sont des chiffres assez importants. Il serait de beaucoup préférable que ces marchandises puissent profiter du transport fluvial, moins coûteux, pour être dirigées sur Galatz. Les chemins de fer, eux aussi, bénéficieraient de la navigabilité du Pruth, qui les déchargerait dans une grande mesure du trafic qui les accable aujourd'hui.

Il est une autre question, fort intéressante pour le commerce des céréales : c'est celle de la classification. Les agriculteurs cultivent des types trop divers de céréales, pour pouvoir les classer. La présence des corps étrangers dans les céréales rend plus difficile encore la classification. L'un des rapports présentés au X^e Congrès des Chambres de commerce, demandait la construction de magasins intérieurs, avec le

1. Voir *La navigabilité du Pruth*, rapport de la Chambre de commerce de Botoshani. Botoshani, 1909.

système de la classification des céréales (1). Un second rapport jugeait la classification impossible dans l'état actuel des choses (2). Le nombre des qualités est trop grand pour permettre une pareille sélection. Néanmoins, des opinions (3) soutiennent que la classification serait possible. On débiterait par un choix de 25 à 30 qualités, qu'on réduirait à un nombre limité de types. La provenance des céréales (Moldavie, Valachie, Dobroudja), les conditions spécifiques de culture, la nature de l'exploitation, serviraient de critérium pour la première classification (4).

1. Celui de la Chambre de commerce de Botoshani.

2. Celui de la Chambre de commerce de Galatz.

3. Dr Theodoresco. *Der Getreidehandel in Rumænien*. Tubingen, 1910.

4. Pour la classification et autres questions importantes, concernant les céréales, voir la conférence des commerçants de céréales de Berlin, les 18 et 19 juin 1913. Dans cette conférence, on a discuté sur les corps étrangers, le chargement, les contrats d'assurance maritime, le connaissance, le poids naturel, etc. Voir la *Feuille d'informations commerciales*, n° 26, 1913.

Le 15 décembre 1913, les exportateurs roumains et russes ont adressé une plainte à la « London Corn-Trade Association », relative à la manière dont sont établis les échantillons types (Standard), servant à l'arbitrage des différends sur les qualités. Ils demandaient à avoir deux représentants dans le comité qui établit le standard. Cette demande qui fut acceptée, était relative aux arbitrages des céréales vendues avec la clause F. A. Q. (faire average quality, qualité bonne moyenne).

La nouvelle loi des bourses de commerce. — Le X^e Congrès des Chambres de commerce, avait demandé la modification de la loi des bourses. La loi qui a créé les bourses de commerce date de 1881. Elle fut modifiée en 1904. Cette législation était défectueuse, notamment

Farines. — Parmi les produits dérivés des céréales, la farine doit retenir notre attention. Il est intéressant d'examiner la situation actuelle du commerce des farines et de nous rendre compte des efforts qui

en ce qui concerne les Chambres arbitrales où ne figuraient pas les personnes compétentes. Les étrangers n'étaient pas admis dans leur composition, ce qui avait pour conséquence d'empêcher de grandes maisons d'exportation de céréales d'y être représentées. Les agriculteurs, eux aussi, réclamaient le droit d'accès dans les corporations des bourses et dans les Chambres arbitrales.

La prétention des agriculteurs souleva une discussion très vive dans la presse. Les commerçants ne leur reconnaissaient pas de connaissances commerciales, pour faire partie des Chambres arbitrales. On leur faisait grief de ne pas être au courant des usages des différents ports et marchés, usages très compliqués mais absolument nécessaires à connaître, pour être à même de rendre une sentence. Une nouvelle loi, modificatrice, fut promulguée le 11 juin 1913. Elle crée six bourses de commerce dans le pays. Ces bourses feront toutes des opérations sur les céréales. On admet dans la corporation de la Bourse, à côté des commerçants, les agriculteurs cultivant une étendue de terre de plus de 500 hectares, et les viticulteurs ayant au moins 5 hectares.

Tous les trois ans, la corporation choisira 10 ou 20 membres jouissant de leurs droits politiques, et parmi lesquels seront pris les arbitres. Les agriculteurs choisiront également dans leur sein, 10 membres parmi lesquels seront pris les arbitres. Ces arbitres interviendront en cas de contestation relative à des opérations sur céréales ou sur vins, et pourvu que l'une des parties en cause soit un agriculteur ou un viticulteur.

Dans les Chambres arbitrales pourront figurer, avec voie consultative, les membres de la corporation n'ayant pas l'exercice de leurs droits politiques (art. 50). Cette disposition permettra aux maisons étrangères d'exportation d'y être représentées.

Il faut espérer que la loi nouvelle donnera de meilleurs résultats que la précédente, grâce aux judicieuses dispositions qu'elle a innovées (Voir la *Loi sur les Bourses de commerce*. Bucarest, 1913).

ont été faits pour encourager son développement.

Voici les chiffres des importations et des exportations de 1906 à 1911.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>	<i>Kilogrammes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	20.865	4.831	66.447 278	14.599.721
1907. . .	32.153	8.351	49.858.927	10.936.586
1908. . .	19.105	4.027	26.467.935	5.476.150
1909. . .	13.836	2.955	30.699.798	6.520.130
1910. . .	17.581	3.416	53.656.245	12.512.541
1911. . .	23.066	5.115	77.830.442	18.428.986

Les importations sont insignifiantes à côté des exportations. C'est la conséquence du régime protectionniste roumain. Nous avons montré ailleurs que la Roumanie importait jadis des quantités considérables de farine (1), et qu'elle était à ce point de vue un débouché précieux pour l'Autriche-Hongrie.

Il est naturel qu'un pays qui est grand producteur de céréales soit en même temps producteur de farines, soit en vue de l'exportation, soit pour la consommation intérieure.

Pour nous rendre compte de l'importance des exportations de farines, il faut les comparer aux exportations de blé.

Voici les chiffres, quantitativement, de 1906 à 1911 :

1. 5.871.175 kilos en 1879, 4.581.575 kilos en 1886, etc.

	BLÉ	FARINE	% du blé exporté
	Kilogrammes	Kilogrammes	
1906 . . .	1.727.815.830	66.447.278	3,84
1907 . . .	1.151.558.591	49.858.927	4,33
1908 . . .	714.501.959	26.467.935	3,70
1909 . . .	857.701.446	30.699.798	3,58
1910 . . .	1.841.566.607	53.656.245	2,91
1911 . . .	1.458.399.015	77.830.442	5,33

Nous voyons que la quantité de farine exportée est très faible en comparaison des exportations de blé.

Le pays aurait tout intérêt à ce que cette proportion augmentât. L'économie nationale gagnerait à favoriser le développement d'une industrie qui trouve à sa portée la matière première en abondance. Cette industrie mettrait en valeur la production agricole ; elle provoquerait l'éclosion de fabriques nouvelles, qui seraient autant de débouchés pour la main d'œuvre nationale. Tous les États de l'Europe cherchent d'ailleurs à favoriser autant que possible la fabrication de la farine sur leur territoire, même là où la matière première nécessaire fait défaut.

Les efforts actuels de la Roumanie, pour l'encouragement de la minoterie, sont dignes d'être étudiés. Le ministère de l'Industrie et du Commerce, qui a la garde des intérêts économiques du pays, a demandé l'avis même des minotiers.

Une réunion (1) fut provoquée, dans le but de dé-

1. Voir « La réunion des minotiers du 22 juillet 1911 » dans la *Feuille d'informations commerciales*, n° 29, 1911.

cider des mesures nécessaires pour activer le mouvement des exportations. Plusieurs mémoires furent présentés du chef des industriels.

Voici les principaux vœux qu'ils formulaient :

1^o Ils demandaient la suppression, pour la farine, du droit de 1/2 % sur les exportations (1). C'est une anomalie, disaient-ils, que de frapper d'une taxe l'exportation d'un article dont on veut encourager la production et l'exode. Les autres pays font bénéficier les farines d'avantages qui leur permettent d'affronter la concurrence étrangère et même de conquérir des débouchés. Ainsi les minotiers de certains états peuvent, à la faveur de l'admission temporaire, importer des blés de qualité supérieure, par exemple de Roumanie, sans payer les droits de douane, puisqu'ils exporteront plus tard une quantité égale de farine. Les minotiers utilisent ces blés supérieurs pour fabriquer des farines de luxe nécessaires à la consommation intérieure. Ils vendent ces farines à raison de 800 ou 900 francs le wagon plus cher que sur les marchés orientaux, consommateurs de farines de qualité inférieure. Inversement, ils fabriqueront avec leur blé, des farines qu'ils exporteront en Orient. Grâce aux bénéfices que leur vaut, sur le marché national, la vente des farines provenant des blés roumains, ils vendront leurs farines exportées à un prix très bas défiant toute concurrence.

1. Le droit de 1/2 % pour l'amélioration des ports, sur les marchandises qui entrent dans les ports et qui en sortent. Il a été créé en 1863.

Telles sont les conditions dans lesquelles les minotiers roumains doivent soutenir la lutte. Leurs farines ne peuvent pas être envoyées en Occident, puisque des droits très élevés les frappent à l'importation (1).

2° Les fabricants demandaient que des wagons soient mis à leur disposition en nombre suffisant, par la direction des chemins de fer. Pendant l'été, en raison des transports considérables de céréales, les farines chargées sur des wagons plateformes, sont exposées à toutes les intempéries. Elles doivent être transportées aussi vite que possible à destination, d'autant plus qu'elles sont toujours livrables à date fixe. On se plaignait du service de Constantza en Orient, seulement hebdomadaire, en sorte que les farines amenées après le départ du bateau doivent attendre une semaine le service suivant.

3) La loi de 1887 pour la protection de l'industrie nationale, n'accordait aucun avantage aux minoteries, aux distilleries d'alcool et fabriques de bière, sous prétexte que ces industries trouvaient leurs matières premières dans le pays. En 1906 on avait accordé l'exemption de droits de douane à l'importation des machines dont les minoteries auraient besoin. En 1911 les minotiers demandaient à être mis sur un pied d'égalité avec les autres fabricants.

D'autres vœux plus importants furent encore for-

1. En Autriche 15 fr. 75 les 100 kilogrammes, 23 fr. 45 en Allemagne, 12 fr. 30 en Italie.

mulés, relativement au transport des farines sur les bâtiments du service maritime roumain.

4) On demandait (1) des modifications dans les lignes de navigation. Les lignes proposées devaient partir de Galatz-Braïla et non plus de Constantza. Les minotiers prétendaient que le tarif combiné du rail (jusqu'à Constantza) et du service maritime roumain, était plus élevé que celui accordé par les sociétés de navigation privées comme les « Lloyd » et autres. En faisant du Danube le point de départ des lignes pour l'Orient, les minoteries de Galatz et de Braïla pourraient se servir des bateaux roumains, sans prendre la voie ferrée jusqu'à Constantza.

En attendant cette transformation du service, les fabricants demandaient à l'État de passer un contrat avec une compagnie de navigation, en vue de créer immédiatement deux lignes :

a) Braïla-Galatz-Hambourg, avec un frêt, fixé par l'État, à 10 francs les 100 kilos pour la farine, et à 12 francs pour le son.

b) Une seconde ligne : Braïla-Galatz-Londres-Liverpool-Glasgow, avec un frêt de 12 francs pour la farine et de 14 francs pour le son (les 100 kilos).

5) Les minoteries de Galatz et de Braïla demandaient des réductions sur les chemins de fer, pour le transport du blé nécessaire à la fabrication de la farine. Ils se fondaient sur les arguments sui-

1. Voir le mémoire présenté par la minoterie « Steaua » de Galatz (*Feuille d'informations commerciales*, n° 30, 1911).

vants. Les céréales amenées par chalands ou en chemin de fer à Galatz et à Braïla, y sont plus cher que dans l'intérieur du pays. La différence atteint 100-115 francs par wagon. D'autre part, grâce aux tarifs combinés des chemins de fer et du service maritime, le coût du transport en Orient reste sensiblement le même, quel que soit le point de départ en Roumanie.

Nous donnons un exemple :

Transport d'un wagon de blé de Bucarest à Galatz 103 francs

Transport d'un wagon de farine de Galatz à Constantinople 110 francs

Le coût total du transport d'un wagon de farine de Galatz à Constantinople revient à 213 francs
tandis que le transport direct d'un wagon de farine de Bucarest à Constantinople ne coûte que 110 fr. ;
il y a donc une différence de 103 francs au désavantage des minoteries de Braïla-Galatz.

Celles-ci demandaient donc l'unification du coût de transport de Bucarest à Constantinople. Un tarif unique s'appliquerait aux exportations de farines effectuées directement de Bucarest ; il serait également applicable aux transports qui doivent subir une interruption à Galatz-Braïla, par suite de la conversion du blé en farine dans les minoteries de ces ports. De là le nom de « tarif d'interruption » donné à la combinaison que réclamaient les minotiers.

Ils demandaient encore d'autres réductions : pour

le transport du blé destiné à être transformé en farine, même dans le cas où celle-ci serait exportée sur les bâtiments d'une ligne de navigation privée.

Ils désiraient une remise de :

25 %	lorsque le blé venait d'une dist. de 50-100 km. de Galatz.
30 %	— 100-200 —
40 %	— 200-300 —
50 %	— 300 km. et plus.

6) L'application aux farines, du tarif spécial (N° II) de saison figurait aussi dans les mémoires des minotiers. Ceci dans le but de permettre l'exportation des farines pendant la saison où la navigation sur le Danube est arrêtée.

Mais à côté de ces revendications justifiées et soutenables, il y en avait d'autres tout à fait exagérées.

On demandait notamment au service maritime d'accorder à la farine exclusivement une réduction de 50 % sur le coût du frêt. Grâce à l'augmentation du trafic, le service maritime n'y perdrait pas.

On demandait (1), avec encore plus d'exagération, de relever le droit de 1/2 % (au poids) sur l'exportation du blé. Ce droit est aujourd'hui de 9 centimes. On demandait de le porter à 15 centimes et de l'appliquer au froment exporté par voie de terre, lequel

1. Voir G.-C. Caropol. *Quelques observations relatives à l'encouragement de la minoterie et à l'exportation des farines roumaines*, Constantza, 1909.

aujourd'hui n'est pas taxé. En revanche la proposition réclamait la suppression de ce droit pour les farines, ou sa réduction à une simple taxe de statistique. Bien plus, on devait encourager l'exportation des farines par des primes.

Les recettes provenant des droits sur l'exportation des blés devaient servir à l'alimentation d'un fonds, qui aurait servi à l'État pour distribuer des primes aux minotiers. Grâce à l'exportation toujours croissante des farines, ajoutait la proposition, les minoteries auront besoin de blé en plus grande quantité ; le prix de celui-ci augmentera donc et le blé trouvera dans la hausse des prix une compensation à l'accroissement du droit sur les exportations. C'est là, croyons-nous, une thèse difficile à soutenir. Nous avons vu plus haut que l'un des mémoires présentés par les minotiers, s'élevait contre le droit de $1/2$ %, en considérant comme illogique de taxer un objet dont on veut encourager l'exportation. Or, la mesure qu'ils proposaient contre le blé était plus rigoureuse encore et plus illogique, puisque le blé est aujourd'hui l'objet des exportations par excellence. S'il faut éviter de taxer la farine pour ne pas gêner les exportations, comment pourrait-on imposer le blé, sans porter atteinte au commerce qu'il alimente ? Il est illogique et anti-économique d'encourager une industrie en en détruisant une autre plus prospère.

L'intérêt des questions soulevées à la réunion de 1911, décida les minotiers à se réunir en congrès vers

la fin de 1912 et à fonder une union des minotiers (1).

Dans les mémoires qui furent lus à ce congrès, plusieurs propositions méritent d'être étudiées. Beaucoup des vœux qui y furent exprimés figuraient déjà dans les mémoires présentés à la réunion de 1911.

En 1912 les minotiers s'élevaient contre le tarif de saison dont bénéficiaient les céréales. Nous avons vu en quoi consistait ce tarif et nous savons qu'il ne s'appliquait pas aux transports des farines ; de plus, il n'était applicable qu'aux produits allant de quelques ports danubiens à Constantza. On aperçoit dès lors l'inégalité existant entre le blé et la farine. Tandis que le transport d'un wagon de farine de Giurgewo à Constantza coûtait 105 francs, un wagon de blé ne payait que 62 francs pour la même distance (2). Les 43 francs que la farine payait en plus, constituaient une prime pour les farines étrangères, dont les prix de vente pourraient ainsi être élevés au niveau de ceux des produits de minoteries roumaines.

Le tarif de saison avait, lors de sa création, un triple but : 1° développer l'activité du port de Constantza ; 2° diriger vers Constantza une partie des céréales déposées dans les ports danubiens et destinées à être exportées ; 3° enfin, et surtout, rendre possible

1. Voir le journal *La Bourse*, n° 544, 1912 : Le congrès des minotiers (16 et 17 décembre 1912).

2. Voir B.-G. Assan. *Le III^e Congrès des minotiers de Bucarest*, 1912.

les exportations pendant l'hiver lorsque la navigation danubienne est suspendue.

Ce tarif ne fut pas appliqué pour la farine, mais il le fut pour le son. Seulement il créait une inégalité entre les minoteries. Nous avons dit que quelques ports bénéficiaient seuls des avantages de ce tarif. Il s'ensuivait donc que les moulins situés à l'intérieur du pays se trouvaient dans une situation inférieure aux autres. On citait l'exemple de deux fabriques, dont l'une située à Braïla bénéficiait de la réduction ; l'autre à Bucarest n'en bénéficiait pas. La distance qui sépare ces deux villes de Constantza est la même, 230 kilomètres ; mais tandis que le transport d'un wagon de Braïla à Constantza coûtait 47 francs, il en coûtait 99 de Bucarest à Constantza,

Le service maritime roumain accorde un tarif réduit combiné avec celui des chemins de fer, pour l'exportation des farines. Mais c'est à la condition que les farines seront embarquées sur les bâtiments du service maritime. Si elles sont chargées par des navires appartenant à une autre compagnie, le tarif combiné réduit ne leur est plus applicable.

Les minotiers demandaient donc, en 1912, la création d'un tarif de saison pour les farines, valable toute l'année, pour toutes les localités du pays et même dans le cas où les farines seraient exportées sur les bâtiments des compagnies privées. En effet, si les blés ont besoin de ce tarif de saison pour ne pas risquer de s'avarier dans les ports, les farines, qui ne se prêtent pas à un emmagasinage prolongé et doi-

vent être consommées rapidement, en ont également besoin.

Dans les mémoires présentés au congrès, les minotiers soutenaient qu'on avait tort de vouloir expédier les céréales via Constantza, parce que la ligne est toujours encombrée de trains de pétrole. On a souvent dit que le pétrole était l'avenir de Constantza et non pas les céréales.

Cette affirmation souleva des critiques et l'on montra les efforts que l'État avait fait pour la construction et le développement de Constantza. Ces efforts mêmes justifient le tarif de saison. Il est juste qu'après avoir consenti des sacrifices pour favoriser l'essor de ce port, on veuille au moins en tirer profit. Quant à la prétention que Constantza n'est pas un port pour les céréales, on eût vite fait de répondre que les magasins (silos) de Constantza sont plus vastes que ceux des ports danubiens (1).

Les mémoires ajoutaient que les minoteries, si

1. Voici, suivant le rapport de M. J. de Saint-Sauveur, Consul de France à Constantza, publié dans le *Bulletin de la société géographique commerciale de France*, en quoi consistent ces installations.

1° 4 magasins spéciaux (ayant chacun 25 silos) pouvant contenir 35.000 tonnes chacun, soit 140.000 au total.

2° Une installation pour charger directement de wagon à navire.

3° Une estacade métallique de 570 mètres pour le déchargement du blé.

4° 570 mètres de quais où 5 bateaux et au besoin 10 bateaux (en double ligne) peuvent être manutentionnés simultanément.

Chaque silos occupe une surface de 3000 mètres carrés et a une hauteur de 51 mètres.

elles étaient encouragées, seraient une sorte de régulateur des récoltes. Les céréales n'iraient plus, en fin de saison, bloquer les ports de Galatz et de Braila, mais seraient envoyées aux minoteries à intervalles réguliers, suivant leurs besoins. Une meilleure utilisation des chemins de fer en résulterait.

Un projet original se proposait, dans la pensée de son auteur (1), de résoudre la question des transports maritimes. La farine, à raison de sa nature même, doit être livrée en petites quantités et à intervalles rapprochés. Le service maritime n'est pas organisé pour répondre à cette double exigence. Les navires qui sortent des ports roumains se dirigeant plutôt vers les pays d'Occident, on ne peut compter sur eux pour charger des farines, qui en Europe, sont frappées de droits très élevés (2).

Ce sont les bâtiments ayant une destination orientale qu'on doit songer à utiliser pour le transport des farines roumaines. Or, les ports bulgares, surtout Varna, semblent tout indiqués pour ce trafic : en effet les statistiques nous montrent que les quantités de marchandises importées par Varna dépassent de beaucoup les quantités exportées. C'est donc que les bateaux s'en retournent sur lest ou incomplètement chargés.

L'auteur du mémoire propose donc de créer un dépôt de farines à Varna et d'avoir, dans cette loca-

1. M. B.-G. Assan.

2. 15 fr. 75 les 100 kilos en Autriche ; 23 fr. 45 en Allemagne ; 12 fr. 30 en Italie.

lité, un agent pour faire connaître aux exportateurs roumains les bateaux disponibles et leur destination; un service régulier amènerait les farines tous les trois ou quatre jours de Constantza à Varna. La proposition semblait des plus séduisantes; son auteur faisait remarquer que, parmi les navires en question, il s'en trouvait plusieurs ayant une destination inconnue jusque-là aux minoteries roumaines, telle par exemple que l'Albanie. La proposition ajoutait encore que seuls les services réguliers peuvent assurer la conquête d'un débouché, et donnait l'exemple de l'Égypte, où la farine roumaine pénètre de plus en plus.

Ce projet souleva des protestations justifiées(1). On fit remarquer qu'il y aurait une inconséquence, après avoir fait tant de sacrifices pour le port de Constantza, à effectuer ses exportations par un port étranger, comme Varna. Les navires qui arrivent chargés à Varna, et qui ne trouvent pas de marchandises en quantité suffisante pour compléter leur cargaison, n'ont qu'à remonter à Constantza, où ils en trouveront en abondance. Ce serait une illusion de croire que grâce à un dépôt de farine à Varna et à un service de cabotage, la farine roumaine serait à même de résister à la concurrence sur les marchés étrangers. Bien au contraire, les frais de manutention et de cabotage s'ajouteraient au prix normal des farines, rendant la lutte encore plus difficile à soutenir.

1. Voir *La revue des ports et de la navigation commerciale*. Braïla, n° 1, 1913.

Ce n'est pas en Bulgarie qu'il faudrait créer un dépôt de farines, mais au centre des débouchés mêmes, en Egypte, par exemple. Un projet dans ce sens a été déposé devant le congrès par l'attaché commercial roumain à Alexandrie. Il montrait combien ce marché se ressent du manque de farines, bien que les farines roumaines y soient très recherchées. Pendant la guerre balkanique, un fonctionnaire du Khédive, voulant acheter 7.000 à 8.000 sacs de farine roumaine, à raison de 3 ou 4 francs par sac au-dessus du cours du jour, il lui fut impossible de les trouver sur le marché d'Alexandrie ; ce furent les minotiers français et allemands qui les lui fournirent et retirèrent des bénéfices notables de cette opération. La construction d'un dépôt à Alexandrie, aurait l'avantage de permettre la pénétration des farines roumaines dans le bassin de la mer Rouge, dont les ports ne sont pas aujourd'hui visités par nos navires.

On a prouvé d'ailleurs que les accusations portées contre le service maritime roumain n'étaient pas tout à fait fondées. Un article de presse (1) montrait que l'unique cargo-boat de la ligne Danube-Orient ne trouvait jamais une quantité de farine suffisante pour compléter son chargement, et devait embarquer des bois de charpente. Les cargo-boats du service maritime qui, au nombre de cinq, desservaient la ligne Danube-Rotterdam, devaient être bientôt remplacés par des types plus grands et devenaient utilisables

1. Voir *La revue des ports et de la navigation commerciale*. Braïla, n° 1, 1913.

pour les transports en Orient. Effectivement, deux de ces bâtiments rendus disponibles, permirent l'ouverture de deux lignes qui fonctionnent actuellement.

a) La ligne de la Syrie, desservie par deux cargo-boats avec départs de Galatz, Braïla, Soulina, Constantza tous les vingt jours ; escales à Constantinople, Beyrouth, Jaffa, Alexandrie, Mersine, Smyrne, et aux Dardanelles. Des escales facultatives sont possibles à Limassol (Chypre), Alexandrette et Tripoli.

b) La ligne de l'Archipel, desservie par un cargo-boat, avec départs tous les quarante jours de Braïla, Galatz, Soulina, Constantza ; escales à Constantinople, Cavalla, Salonique, au Pirée, Rethymo, Candie, Chios, Smyrne, Mitylène et aux Dardanelles. L'escale à Aïvali est facultative.

Les exportateurs ont donc reçu satisfaction. Toutefois on pourrait reprocher à ces lignes nouvelles un intervalle trop long entre les départs, ce qui, pour la farine, est un inconvénient. Il serait difficile, par ailleurs, de doter ces lignes d'un plus grand nombre de cargo-boats sans avoir la certitude de trouver toujours des farines et autres marchandises en quantité suffisante pour effectuer des chargements complets. Actuellement, le service maritime est en déficit chaque année.

On a calculé que, lorsque les cinq anciens cargo-boats seront tous disponibles pour le transport des marchandises en Orient, ils pourront transporter annuellement 200.000 tonnes. Si l'on ajoute encore les 60.000 tonnes qui peuvent être chargées sur les cour-

riers, nous obtenons un chiffre global de 260.000 tonnes, représentant la capacité de transport annuel du service maritime roumain. Les exportations de farine roumaine ont été en 1911 de 77.800 tonnes ; les exportateurs ne peuvent donc pas se plaindre du manque de bâtiments. La difficulté consiste à rendre les transports plus fréquents.

Une mesure, réellement vexatoire, qui date de 1911, fut la création d'une taxe de 200 francs par wagon, sur le son exporté. Le but de cette mesure, était d'enrayer la hausse du prix de ce produit en arrêtant son exportation. Mais le phénomène contraire se produisit ; l'exportation continua ; les fabricants, pour se maintenir sur les marchés étrangers, rançonnèrent les consommateurs roumains, en élevant les prix de 12 à 15 francs les 100 kilos. Cette taxe fut vite supprimée (temporairement).

Le droit de 1/2 % sur les exportations des farines, (90 centimes par tonne), ne peut pas être de nature à compromettre les exportations.

Ces propositions, et d'autres moins importantes, ont fait l'objet de discussions qui aboutirent aux résolutions suivantes, prises par le congrès.

1) Que le tarif N° I (1) des chemins de fer, soit applicable aux farines, à partir de 5.000 kilos.

2) Qu'on accorde la préférence aux transports des farines sur ceux des céréales.

1. Il y a un tarif n° I des chemins de fer, pour le transport des farines, pour des quantités supérieures à 10.000 kilos.

3) Que le prix du transport soit réduit à 1 franc les 100 kilos jusqu'à Constantinople, et à 1 fr. 20 jusqu'à Alexandrie, quelle que soit la localité de provenance.

4) Que les wagons de blé destinés aux minoteries soient mis en route avant les autres. Le service des chemins de fer devrait mettre des wagons à la disposition des chargeurs dans un délai de trois jours et les livrer dans les huit jours.

5) Que le service maritime roumain soit obligé de transporter les farines destinées à l'exportation, soit sur ses propres bateaux, soit, à défaut, sur des navires loués par lui. Que le tarif combiné des chemins de fer soit accordé aux farines exportées sur les bâtiments des compagnies privées.

6) Qu'on supprime le droit de 1/2 % sur les exportations et surtout la taxe de 200 francs par wagon sur le son exporté.

Tels étaient les vœux que formulèrent les minotiers. Nous voyons que la plupart ont trait à la question des transports.

Il faut reconnaître, dans cette voie, de notables progrès chaque année. Les bassins maritimes, de plus en plus grands, permettront d'améliorer le fonctionnement des lignes anciennes et d'en créer de nouvelles, là où les intérêts du commerce roumain le demanderont. Nous-mêmes avons suggéré, au début de cette étude, la création d'un service régulier de courriers entre Constantza et la côte anatolienne de la mer Noire, jusqu'à la tête de ligne du futur réseau des chemins de fer d'Asie mineure. Il y a là, dès à

présent, un excellent débouché pour les farines. Nous croyons que la création d'une ligne, pour le transport des marchandises sur les côtes de l'Anatolie, encouragerait l'expansion du commerce des farines roumaines.

Les chemins de fer travaillent également à l'amélioration de leur outillage et de leur exploitation. Chaque année, de nouveaux crédits sont accordés. Le nombre des wagons et des locomotives va en augmentant, le nombre des voies aussi, ce qui rendra le trafic plus rapide sur beaucoup de lignes aujourd'hui encombrées. Une importante partie des crédits est affectée à la construction de magasins dans les gares.

Enfin la loi de 1912 pour l'encouragement de l'industrie nationale a placé tous les établissements industriels sur un pied d'égalité ; les minoteries pourront donc bénéficier des avantages de cette loi.

X. — *Légumes, fleurs, graines et parties de plantes.* — Cette catégorie du commerce extérieur est assez importante, presque tous les produits compris sous cette dénomination ayant des liens étroits avec l'agriculture. Ce sont en effet les légumes, conserves de légumes, foin, pailles, tabacs, cigares et cigarettes, thé, fleurs, graines de toute nature, etc.

Les exportations dépassent les importations, comme le montrent les chiffres suivants, pour la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	10.928	12.594.306	88.562	17.309.545
1907. . .	14.489	11.629.452	59.267	11.066.155
1908. . .	14.645	7.927.824	66.816	11.750.491
1909. . .	17.518	8.232.592	89.071	20.912.392
1910. . .	12.906	7.369.366	168.232	34.730.967
1911. . .	11.640	8.804.745	169.643	35.216.655

Seule l'année 1907, a vu les importations dépasser les exportations. A l'exportation, les légumes, surtout les haricots et les pois, occupent le premier rang.

Les fleurs, les tabacs, les graines, sont les articles d'importation les plus notables de cette catégorie.

XI. — *Huiles végétales.* — Dans ce groupe sont comprises : les huiles de graines de colza, coco, palme, pavot, l'oléine végétale et animale, l'huile d'olives, etc.

La Roumanie exporte ces produits en très petite quantité. Elle en importe beaucoup, au contraire, chaque année pour les besoins de l'industrie. Voici les chiffres :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	6.244	5.420.855	7	5.521
1907. . .	5.811	5.182.449	10	7.144
1908. . .	7.018	5.873.206	9	6.027
1909. . .	5.063	3.630.708	15	10.638
1910. . .	5.646	4.916.683	16	10.925
1911. . .	6.232	4.902.020	30	20.291

On importe surtout l'huile d'olives; on exporte en petite quantité l'huile de colza.

XII. — *Boissons*. — Nous faisons rentrer sous cette rubrique : les spiritueux, bières, vins, vinaigres, cognacs, rhums, eaux-de-vie, levures, etc.

Les exportations sont ici encore inférieures aux importations :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	641	1.104.428	189	153.627
1907. . .	792	1.379.323	475	314.653
1908. . .	785	1.383.356	192	186.592
1909. . .	811	1.439.571	222	187.312
1910. . .	991	1.741.012	172	148.582
1911. . .	1.204	2.294.573	173	169.999

Les fabricants d'alcool ont présenté en 1910 un rapport (1) dans lequel ils montraient la nécessité d'encourager l'exportation de ce produit. Ils exposaient la situation difficile faite à leur industrie. En effet, l'État consacre tous ses efforts à combattre l'alcoolisme, très répandu dans le pays. A la suite de la loi de 1908, établissant le monopole des débits de boissons, la consommation d'alcool s'est trouvée sensiblement réduite. Tandis qu'en 1907-1908 on en avait consommé 18.295.493 litres, en 1908-1909 cette consommation était tombée à 12.883.725 litres, et elle

1. Voir le *Mémoire des fabricants d'alcool* présenté à MM. les ministres des Finances, de l'Agriculture et de l'Industrie. Bucarest, 1910.

n'a cessé de diminuer depuis (1). Pour empêcher la ruine de l'industrie, il faudrait encourager les exportations, par des mesures appropriées.

Une loi du 25 mars 1885 avait créé des primes à l'exportation de l'alcool ; elles furent supprimées quatre ans plus tard, pour être rétablies par la loi du 21 avril 1896.

Les fabricants se plaignaient que la mauvaise application de cette loi n'eût donné aucun résultat appréciable. La loi fixait une prime maxima de 3 centimes par degré, le quantum total de la prime ne devant pas dépasser le huitième du produit de l'impôt sur l'alcool perçu l'année précédente. De cette façon, le taux de la prime était laissé à l'appréciation des agents du ministère des Finances et le quantum attribué aux exportateurs était si petit, que les exportations devenaient pratiquement impossibles.

Le mémoire demandait donc que cette prime fût élevée à 4 centimes par degré et que les primes soient réparties entre les fabriques proportionnellement au chiffre de leur production. Les fabriques demandaient encore des réductions de tarifs sur les voies ferrées, jusqu'aux bureaux de douane ; ces réductions permettraient aux spiritueux roumains d'être exportés facilement, surtout en Orient, où ils concurrenceraient les alcools allemands et autrichiens. L'encouragement est d'autant plus nécessaire, que le prix de la matière première est plus élevé en Rou-

1. Voir l'*Annuaire statistique de la Roumanie*. Bucarest, 1912, p. 397.

manie que dans ces deux pays. En Allemagne, par exemple, où l'on distille l'alcool de pommes de terre, avec 100 kilos de pommes de terre coûtant 3 francs, on peut fabriquer 12 litres d'alcool à 95 degrés. En Roumanie, la matière première employée est le maïs. Pour obtenir 12 litres d'alcool à 95 degrés, il faut 35 kilos de maïs, à 13 francs les 100 kilos, soit 4 fr. 55. Pour que les distilleries d'alcool puissent affronter la concurrence étrangère, il faudrait donc accorder des primes plus fortes que celles actuellement existantes.

Les fabriques revendiquaient aussi les avantages de la loi pour l'encouragement de l'industrie nationale (1). Cette doléance fut écoutée et les distilleries d'alcool jouissent des bénéfices de la loi de 1912, au même titre que les autres établissements industriels.

La bière (2) ne peut faire aujourd'hui l'objet d'un commerce actif, à cause des droits très lourds à la consommation (20 fr. l'hectolitre). On consomme peu de bière en Roumanie; c'est une boisson chère précisément en raison des taxes élevées qui la frappent. Les fabricants de bière ont présenté au Parlement en 1910, un rapport demandant la réduction de ces taxes au moins à la moitié. L'État y gagnerait certainement. En 1910 la production des brasseries était de

1. Suivant la loi de 1887, les minoteries, les fabriques d'alcool et de bière ne bénéficiaient pas de ces avantages, pour la raison qu'ils trouvent la matière première dans le pays.

2. Voir le : *Mémoire relatif aux taxes sur la bière*, Bucarest, 1910.

179.000 hectolitres environ. Si les taxes étaient réduites, la bière serait à la portée de la population rurale, et la consommation augmenterait. La moyenne devenant seulement de 25 litres par habitant, on arriverait à une consommation totale de 1.700.000 hectolitres. L'État encaisserait donc 17 millions de francs au lieu de 3.594.000 francs.

Le vin est la principale boisson importée, surtout des vins orientaux de Turquie et de Grèce, et des vins mousseux de France.

XIII. — *Fruits et coloniales* : Raisins, fruits tropicaux ; fruits séchés, chicorées, malt, cacao, chocolat et autres produits fabriqués.

Les importations et les exportations ont été de :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	25.050	10.855.299	4.677	1.139.293
1907. . .	26.755	10.845.045	6.388	1.444.205
1908. . .	26.599	11.095.263	5.397	1.333.985
1909. . .	26.411	11.111.494	5.039	1.240.817
1910. . .	31.445	12.627.370	9.640	2.400.107
1911. . .	29.467	12.792.996	5.427	1.392.049

Les importations dépassent considérablement les exportations. Les noix sont les seuls produits de cette catégorie qui fassent l'objet d'exportations importantes, parce qu'ils trouvent en Allemagne un bon débouché. Les noix présentent sur les autres fruits verts, le grand avantage de pouvoir être expédiées très loin, sans risque d'altérations.

Il n'en est pas de même pour les autres fruits que produit la Roumanie, tels que les pommes, poires ou prunes. Les amandes pourraient aussi être transportées facilement, mais il serait difficile de concurrencer les amandes italiennes, renommées sur tous les marchés. D'ailleurs la culture des fruits n'est pas assez avancée en Roumanie et ne peut donner des produits en quantité suffisante pour l'exportation. De plus, la qualité des fruits laisse beaucoup à désirer. Les espèces ne sont pas sélectionnées ; on ne fait pas des cultures en grand. Il n'y a guère que quelques amateurs, qui cultivent pour leur usage personnel des espèces supérieures. Ces fruits trouvent un bon débouché sur le marché national, de sorte que les cultivateurs ne pensent même pas à les envoyer à l'étranger.

Un des grands inconvénients du commerce des fruits est l'impossibilité de produire des échantillons en cas de différend ; les exportateurs en ont abusé, en livrant des produits de qualité inférieure (1).

Les ventes se font par l'entremise de commissionnaires, qui ont la confiance générale et dont les avis sont généralement décisifs en cas de contestation. En présence des demandes toujours croissantes sur le marché, les cultivateurs auraient tout intérêt à améliorer la production des fruits. Dans la région des

1. Voir dans le n° 3, 1914, de la *Feuille d'informations commerciales*, le rapport de l'attaché commercial roumain en Allemagne, sur le commerce des fruits verts, de la volaille et des œufs.

coteaux vignobles, où la culture des prunes donne d'excellents résultats, on devrait sélectionner les produits et développer autant que possible la culture des noix, qui se prête à l'exportation. La culture des fruits est d'ailleurs très rémunératrice. Dans quelques villages roumains, qui y ont consacré leur activité, la situation matérielle des habitants est très prospère. Nous croyons que les coopératives auraient un rôle à jouer dans cet ordre d'idées.

En attendant, la Roumanie importe plus qu'elle n'exporte. Elle reçoit des fruits exotiques que son sol ne peut produire et des coloniales. On importe surtout des raisins, citrons, oranges, amandes, noisettes, café en grande quantité, cacao, etc.

XIV. — *Sucre et produits du sucre*, comprenant : sucres bruts, glucose, sirops, sucre raffiné, confitures, fruits confits, rahat loucoum, bonbons, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	2.096	1.166.203	2.691	940.835
1907. . .	2.671	1.495.670	2.558	895.880
1908. . .	2.433	1.374.574	5	2.884
1909. . .	2.548	1.400.026	4	2.668
1910. . .	2.429	1.326.771	665	233.657
1911. . .	3.326	1.742.954	5.773	2.021.548

Les importations ont dépassé continuellement les exportations, excepté en 1911. Cet excédent de 1911 est dû à l'exportation en Turquie des sucres raffinés.

Les exportations accusent un recul pendant les an-

nées 1908 et 1909, dont les chiffres sont presque insignifiants. C'est encore l'exportation du sucre raffiné qui en est la cause.

En effet sur 2.558 tonnes exportées en 1907, représentant une valeur de 895.880 francs, le sucre raffiné comptait pour 2.556 tonnes d'une valeur de 894.634 francs. En 1908 l'exportation du sucre raffiné tombe à 3 tonnes 1/2.

L'activité des sucreries pendant la période 1906-1911, concorde avec les chiffres que nous avons donnés ci-dessus (1) :

	Sucre fabriqué dans le pays (kilogr.)	Sucre importé (kilogr.)	Sucre consommé (kilogr.)
1906-1907. . .	44.877.318	182.856	26.301.232
1907-1908. . .	42.013.078	183.528	29.219.714
1908-1909. . .	24.955.129	184.002	25.987.647
1909-1910. . .	27.697.609	311.288	27.460.046
1910-1911. . .	50.003.141	390.071	29.861.867
1911-1912. . .	32.557.000	367.000	33.241.000

Tandis que la consommation a suivi une marche ascendante, qui s'explique par l'accroissement de la population, la quantité de sucre fabriqué diminue considérablement en 1908-1909, et la baisse se continue l'année suivante.

Les raffineries de sucre jouissent d'un régime spécial en Roumanie. Elles reçoivent des primes pour

1. Voir la *Situation des opérations concernant les impôts sur les spiritueux, le sucre, le pétrole*. Bucarest.

Chr. Staicovici et P. Ionomu. *La statistique annuelle de la Roumanie*. Bucarest.

la production et bénéficiaient d'une sorte de monopole sur le marché national jusqu'au 31 mars 1914.

Par différentes mesures l'État a d'abord cherché à protéger les raffineries du pays contre la concurrence étrangère, puis à encourager les exportations.

Par une loi du 24 décembre 1899, modifiée le 1^{er} avril 1903, tous les sucres fabriqués dans le pays ou importés, sont frappés d'un droit à la consommation de 30 centimes par kilo. Pour la glucose, le droit est de 7 centimes 1/2. Les sucres et les glucoses destinés à l'exportation ne payent pas ce droit. Pour encourager la production, l'État accordait aux fabriques une prime de 16 centimes par kilo de sucre fabriqué.

Plus tard (en mars 1906) intervint, entre le ministère des Finances et les raffineries de sucre, une convention contenant les stipulations suivantes :

1° Les raffineries consentaient à la réduction de la prime de fabrication à 11 centimes, temporairement, du 1^{er} avril 1906 au 31 mars 1914 ;

2° L'État s'engageait à ne pas accorder de prime de fabrication ni aucun autre avantage direct ou indirect, aux fabriques qui s'ouvriraient après la conclusion de cette convention ;

3° L'État s'obligeait à ne pas abaisser au-dessous de 35 centimes par kilo le droit à l'importation du sucre, pendant douze années à partir du 1^{er} mars 1906 ; et en outre, à n'accorder aucune facilité pour l'entrée ou pour la vente des sucres étrangers ;

4) Une loi du 15 décembre 1901, avait créé un droit sur les exportations de 16 centimes par kilogramme.

La convention la réduisait à 9 centimes, pour les 5 premiers millions de kilogrammes de sucre exporté ; pour le surplus, la taxe était de 11 centimes. Ces taxes doivent être supprimées au 31 mars 1914.

Nous voyons combien était avantageuse la situation des fabriques de sucre à la suite de cette convention. Elles obtenaient une sorte de monopole sur le marché national, puisqu'aucune raffinerie nouvelle ne devait bénéficier des avantages consentis. Elles étaient protégées contre la concurrence étrangère par les primes et surtout par les droits protecteurs de 35 centimes. Les consommateurs ressentirent les effets de cette convention, car le prix du sucre augmenta.

En raison des primes que l'État s'est engagé à distribuer jusqu'au 31 mars 1914, la Roumanie n'a pu prendre part à la convention de Bruxelles.

Parmi les articles de cette catégorie, qui font l'objet d'importations assez grandes, nous citerons : les rathats loucoum, les marmelades de fruits, etc.

XV. — *Arbres, bois et industries dérivées.* — Les forêts sont la principale richesse du sol roumain, après les céréales. La superficie totale des forêts de la Roumanie était évaluée en 1900 à 2.744.048 hectares, et, suivant des statistiques plus récentes (1905) à 2.755.756 hectares (1). Ces forêts représentent une valeur énorme. Une évaluation faite en 1901 et por-

1. Voir : *Notices sur les forêts du royaume de Roumanie*, 1900 ; *La statistique du ministère des domaines*, 1905 ; C.-C. Bungetianu, *Les bois et forêts de Roumanie*. Paris, 1912.

tant seulement sur les forêts appartenant à l'État, donne, pour une étendue de 1.085.000 hectares, la somme de 488.447.833 francs (1).

Le commerce du bois prend donc en Roumanie une importance toute spéciale.

Les articles groupés dans cette catégorie son très nombreux. En voici les plus importants : arbres, écorces, bois de chauffage, charbons de bois, troncs d'arbres, bois de construction, planches, douves, traverses, chariots et voitures suspendues, meubles, objets en bois, paniers, vannerie, chapeau de paille et d'écorce.

Voici le mouvement de ce commerce depuis 1906 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906 . .	80.450	9.580.325	426.706	28.531.721
1907 . .	74.546	8.885.427	382.204	25.356.029
1908 . .	57.481	10.072.449	422.003	26.478.038
1909 . .	62.439	9.763.433	473.730	29.445.651
1910 . .	48.499	10.447.200	396.999	25.192.207
1911 . .	111.940	15.026.565	411.855	25.760.654

Les exportations sont particulièrement intéressantes à étudier. Grâce à la mise en valeur de ses forêts, la Roumanie est appelée à exporter du bois en quantité de plus en plus considérable ; inversement elle n'importera qu'une quantité plus restreinte des objets figurant aujourd'hui dans ce groupe.

La balance du commerce du bois n'a pas toujours

1. D.-S. Nenitzesco. *Les charges de la propriété rurale*. Bucarest, 1901, p. 98.

été favorable à la Roumanie. Si les exportations ont pris une si grande importance et si l'industrie du bois s'est beaucoup développée depuis quelque temps, c'est grâce aux droits de douane protecteurs.

Prenons quelques-uns des articles les plus importants de cette catégorie, et voyons de quels droits ils étaient frappés autrefois à l'importation, et de quels droits ils le sont aujourd'hui.

Bois de chauffage (droits par 100 kilos) (1):

Suivant le tarif général de 1876 (non appli-	
qué).	0 fr. 20
Suivant le tarif général de 1878	0 fr. 15
— — 1886	0 fr. 50
Suivant le tarif général de 1891 avec ses mo-	
difications.	0 fr. 25
Suivant le tarif général de 1904	0 fr. 20

Bois de construction :

Suivant le tarif général de 1876	10% <i>ad valorem</i>
— — 1878	Exemptés.
— — 1886	3 francs
— — 1891	5 —
— — 1904	2 —

Meubles et objets de ménage :

Suivant le tarif général de 1876	24 —
— — 1878	10, 35 francs.
— — 1886	60 francs
— — 1891	60 —
— — 1904	60-80-150 francs

1. Voir P. Antonesco. *Le commerce et l'industrie du bois en Roumanie*. Bucarest, 1907.

Ébénisterie :

Suivant le tarif général de 1876		81 francs
—	— 1878	 57, 50 francs
—	— 1886	 150 francs
—	— 1891	 50 —
—	— 1904	 80 —

A la faveur de ces droits, l'industrie du bois s'est beaucoup développée. Le nombre des fabriques était en 1910 de 76, avec un capital de 30.750.177 francs. La valeur des matières premières employées était de 29.068.714 francs et la production atteignait 49.066.972 francs.

A l'importation, les articles les plus importants sont les pieds de vignes (greffés ou non greffés, et les meubles).

Vigne.

	Kilogrammes	Francs
1906	375.238	747.301
1907	441.329	700.989
1908	200.724	684.831
1909	424.906	1.436.139
1910	502.527	1.693.047
1911	583.818	1.883.116

Meubles en bois recouverts de matières fines, autres ouvrages d'ébénisterie et meubles en bambou et jongs :

	Kilogrammes	Francs
1906	285.721	1.530.027
1907	318.274	1.748.134
1908	381.846	2.042.108
1909	314.989	1.712.867
1910	366.487	2.008.001
1911	529.900	2.838.968

A l'exportation, voici les chiffres relatifs aux bois de construction, planches, douves, traverses, groupés ensemble par l'article 277 du tarif douanier roumain :

	Kilogrammes	Francs
1906	297.430.707	24.077.416
1907	267.538.108	21.771.027
1908	258.501.998	21.727.469
1909	298.439.321	24.395.936
1910	256.816.182	20.717.829
1911	256.238.545	20.688.645

Malgré l'importance acquise par le commerce du bois en Roumanie, il reste beaucoup à faire pour améliorer encore sa situation. C'est toujours du côté des transports que les réformes sont attendues.

C'est d'abord le transport des produits des usines aux stations de chemin de fer ; les frais en sont trop considérables. Très souvent les scieries sont isolées dans les montagnes. Il faudrait établir des routes, de préférence dans les régions où les voies d'eau manquent. Quant aux fabriques qui sont dans le voisinage des gares, il faudrait accélérer la construction des voies de garage dont elles ont besoin. A ce point

de vue, la loi de 1912 pour l'encouragement de l'industrie nationale a pris des mesures importantes.

Il existe beaucoup de régions dont la richesse sylvique est considérable, mais qui ne peuvent être mises en valeur à raison du défaut des voies de communications. Si de nouvelles voies ferrées étaient construites, on pourrait exploiter ces régions forestières.

Les négociants se plaignent aussi des formalités trop compliquées et trop coûteuses qu'ils doivent remplir pour les expéditions. On cite (1) l'exemple du fabricant de meubles qui, pour envoyer 24 francs de marchandises de Bucarest à Roustchouc (en Bulgarie), doit payer 4 fr. 50 pour le transport, c'est-à-dire 20 % de la valeur de l'envoi. De Vienne à Roustchouc on ne paye que 2 fr. 80, soit 1 fr. 70 en moins.

Dans les régions où il y a des rivières navigables, une grande partie des exportations utilisent les voies d'eau. Seuls les bois précieux, comme le bois de résonance, qui ne supportent pas le contact de l'eau, sont expédiés par rail. La Moldavie est très bien située à ce point de vue. Le Sireth et la Bistritza sont d'excellentes voies de communication. Elles reçoivent même une partie du bois qui descend de la Transylvanie et de la Bucovine et qui, après avoir passé la frontière, suit le cours de ces deux rivières jusqu'au Danube à Galatz.

Le port de Galatz est, avec celui d'Odessa (2), le

1. Voir P. Antonesco. *Le commerce et l'industrie du bois en Roumanie*. Bucarest, 1907, p. 241.

2. *Ibid.*, p. 218 et 219.

plus grand port de l'Europe orientale, pour le commerce du bois. Le bois qui arrive à Galatz est déjà vendu à des maisons d'exportation. Il en arrive aussi des quantités à négocier sur le marché de Galatz.

La marchandise, venue de l'étranger en transit, est en grande partie composée des produits industrialisés pour lesquels l'Orient est un très bon débouché.

Voici les quantités d'arbres, de bois et de dérivés, entrées et sorties du port de Galatz :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	. . .	2.597	940.357	238.454	19.211.931
1907	. . .	2.321	1.046.630	198.751	15.718.669
1908	. . .	3.130	1.783.489	168.849	13.546.382
1909	. . .	2.386	1.005.477	172.799	13.761.058
1910	. . .	2.520	854.564	172.849	13.859.043
1911	. . .	3.492	1.286.708	188.043	15.074.551

Les exportateurs demandent la suppression de la taxe de 1/2 %. Actuellement les marchandises en transit ne la payent pas. Les exportateurs roumains prétendent que ce droit les met en état d'infériorité sur les marchés étrangers. On en a proposé la suppression, au moins en ce qui concerne les marchandises exportées (1). Cette taxe ayant pour but de pourvoir à la création et à l'amélioration des ports,

1. Voir P. Antonesco. *Les conventions de commerce et leur influence sur le développement de l'industrie et du commerce du bois en Roumanie*, p. 68 et 82.

il serait injuste que les marchandises étrangères, qui se servent des voies du commerce roumain, jouissent d'un privilège par rapport aux produits nationaux.

Le commerce de transit du bois en Roumanie, est des plus actifs. Voici sa situation de 1906 à 1911 :

	Kilogrammes
1906.	65.209.813
1907.	61.270.226
1908.	40.833.127
1909.	47.574.540
1910.	77.220.899
1911.	88.580.158

Parmi les mesures qui pourraient encourager le trafic du bois, citons la création de musées commerciaux en Orient, dans les localités desservies par les bateaux du service maritime roumain ; la création d'un bureau de vente et d'informations à Galatz et la publication des prix du bois à l'étranger.

XVI. — *Textiles végétaux et industries dérivées.* — Ce groupe très important est composé surtout d'articles d'importation : jute, raphia, chanvre, lin, coton, fils, ficelles, cordages, toiles, tissus de coton, de chanvre, de lin, étoffes variées, rubans, flanelles, passementeries, broderies, etc. Autrefois, malgré le peu de développement de l'industrie du tissage, on importait ces articles en quantités moindres, la majeure partie de la population des campagnes portant alors des vêtements en toile de lin ou de chanvre, qu'ils tissaient eux-mêmes.

Quand le régime douanier rendit possible l'importation en grand des toiles de coton, celles-ci, moins durables, mais aussi moins cher, remplacèrent bientôt les toiles du chanvre d'autrefois.

Voici quel était en 1910 le nombre des fabriques de textiles (1) :

	Nombre	Capital	Matières premières	Production
Corderies	7	1.311.461	1.285.618	2.092.621
Tissages de lin, coton, chanvre.	9	6.885.033	4.428.190	6.158.055
Rouissoirs de chanvre	1	952.250	287.484	312.956
Rubannerie	1	340.000	95.228	261.564
Fabriques de tri- cots	12	3.592.214	2.801.725	4.573.358
Fabriques d'ouate.	3	536.745	284.951	502.501

Malgré les progrès de l'industrie nationale, les textiles restent une des principales marchandises d'importation.

La situation a été la suivante pendant la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	25.535	79.132.193	64	88.406
1907	25.905	74.151.314	61	110.812
1908	26.128	74.421.205	25	41.284
1909	23.660	65.633.620	39	74.779
1910	22.751	66.185.245	117	79.407
1911	31.336	91.557.743	847	540.877

1. Voir l'*Annuaire statistique de la Roumanie*. Bucarest, 1912, p. 380.

Tandis que les exportations ne représentent que des chiffres minimes, par contre les importations sont considérables et ont une tendance à augmenter.

Prenons deux articles d'importation, le fil et le coton, et suivons leur marche :

	Kilogrammes	Francs
	—	—
1906	8.860.290	20.716.939
1907	9.485.089	22.811.287
1908	10.993.114	27.392.398
1909	9.378.677	22.360.870
1910	8.511.844	20.441.717
1911	11.898.522	28.362.086

Les tissus de coton ont aussi été importés, en très grande quantité :

	Kilogrammes	Francs
	—	—
1906	8.381.166	40.403.309
1907	8.424.038	35.496.863
1908	7.447.087	31.458.132
1909	6.783.575	28.587.653
1910	7.152.243	30.214.585
1911	9.971.937	42.498.545

Le nouveau tarif douanier de 1904 a entendu protéger les industries textiles du pays et surtout celles qui empruntent à l'agriculture nationale leurs matières premières : le chanvre et le lin : On a, dans ce but, supprimé les exemptions dont jouissaient à l'importation le jute, l'abaca, le raphia et autres matières ; on les a frappé d'un droit de 3 francs les 100 kilos à

l'état brut et de 6 francs peignés. On a frappé plus lourdement le chanvre et le lin.

Ces mesures étaient encore insuffisantes, car les fabricants faisaient venir de l'étranger des fils tout apprêtés, encore exempts de droits. Il en résulta une décadence presque complète de la culture du lin et du chanvre. Pour remédier à cet état de choses, on a établi un droit sur les fils, suivant le système français, en proportion de leur longueur au kilogramme.

Mais on a tenu compte des nécessités présentes. Le jute, servant à fabriquer les sacs nécessaires à l'agriculture, a été frappé moins lourdement que le chanvre ; le coton également. L'idée directrice n'a pas été de prohiber l'introduction de ces produits, mais seulement de les empêcher de prendre la place du chanvre (1). Le droit sur les fils de coton est de 16 à 17 % environ.

Les tissus de coton ont été plus lourdement frappés, dans le but d'encourager une demie-industrie nationale. Ils furent divisés en 12 catégories, taxées différemment. Dans l'ancien tarif il n'y avait que des droits pour les qualités inférieures et supérieures, ce qui permettait aux tissus intermédiaires d'être taxés comme les qualités ordinaires et de payer moins. Dans le nouveau tarif, des droits spéciaux, pour les qualités intermédiaires, furent prévus.

Ce tarif a pu avoir une influence sur la marche des importations, car leur valeur a diminué par rapport au total des textiles importés :

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904.

	Textiles importés (Francs)	Tissus de coton importés (Francs)	% des textiles
1906. . .	79,132.193	40.403.309	51,05
1911. . .	91.553.743	42.498.545	46,41

On a fait de louables efforts pour protéger la production intérieure et pour diminuer dans une mesure égale le chiffre des importations. Nous croyons pourtant que la Roumanie restera longtemps débitrice de l'étranger pour ces produits.

XVII. — *Confections.* — Sous cette dénomination nous rangeons les articles suivants : sacs, vêtements, lingerie, chapeaux, cravates, parapluies, couvertures, rideaux, toiles, tricots, passementerie, bonneterie, etc.

Voici les statistiques de 1906 à 1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes 	Francs 	Tonnes 	Francs
1906 . . .	6.249	17.046.413	108	88.242
1907 . . .	5.781	22.040.004	40	27.065
1908 . . .	6.266	21.156.435	92	64.102
1909 . . .	5.279	17.966.593	55	39.115
1910 . . .	7.790	20.719.783	46	34.948
1911 . . .	7.691	28.308.813	39	33.757

Les exportations sont minimales. Les importations sont en hausse. Les articles ayant fait l'objet d'un commerce actif sont : les sacs nécessaires à l'agriculture, la lingerie et les couvertures.

XVIII. — *Papier.* — Les produits rentrant dans cette catégorie sont : les pâtes de bois et de drilles,

cellulose, papiers, carton, livres, boîtes ou objets en papier et carton. En voici les statistiques :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	2.671	4.499.407	21	121.834
1907 . . .	3.959	4.729.096	22	107.499
1908 . . .	4.871	5.596.480	18	96.034
1909 . . .	3.138	4.695.050	33	140.379
1910 . . .	2.874	5.126.234	851	497.596
1911 . . .	3.725	6.408.208	3.738	1.527.854

Le carton, les livres imprimés en langues étrangères constituent les principales importations.

Le tarif douanier de 1904 a introduit une nouvelle exemption, pour les livres et les publications en roumain, imprimés à l'étranger par des roumains, citoyens d'autres États. Ce tarif permet l'importation des pâtes mécaniques de bois, jusque-là prohibée. Elles sont aujourd'hui produites en assez grande quantité et n'ont plus à redouter la concurrence étrangère.

Les fabriques de papier, en Roumanie, sont liées envers l'État, par un contrat leur fixant un contingent de fabrication. Le nombre de ces fabriques est actuellement de 5.

XIX. — *Celluloïde*. — Catégorie de peu d'importance qui comprend le celluloïde brut, travaillé et les objets en celluloïde.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906 . . .	33	369,426	—	380
1907 . . .	22	286,334	—	2,400
1908 . . .	27	339,586	—	322
1909 . . .	36	434,492	—	—
1910 . . .	39	475,926	—	—
1911 . . .	52	618,004	—	—

Depuis 1912 une modification du tarif douanier, a réduit les droits d'entrée sur le celluloïde.

XX. — *Caoutchouc, gutta-percha, sucs végétaux*; ce sont: le caoutchouc, les objets et vêtements en caoutchouc, huiles et essences, gommés, cires, résidus de fabrication des huiles et autres produits du sol.

Voici les chiffres pour 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906 . . .	3.891	4.761,836	6.247	518,108
1907 . . .	3.484	5.276,511	6.527	545,343
1908 . . .	3.974	5.199,567	5.390	459,387
1909 . . .	3.352	6.777,827	7.911	666,820
1910 . . .	3.739	7.547,790	8.593	678,728
1911 . . .	4.767	9,191,948	12.312	1,027,028

On importe surtout des articles en caoutchouc, chaussures et vêtements. On exporte des résidus.

XXI. — *Eaux minérales et sels* : eaux minérales naturelles et artificielles, sel gemme, sel marin, de Turquie seulement. — Le sel marin d'une autre provenance est prohibé par le tarif général.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	2.862	1.123.637	43.129	1.295.427
1907 . . .	3.790	1.339.287	44.710	1.342.327
1908 . . .	3.009	1.216.807	44.629	1.340.968
1909 . . .	3.333	1.347.258	53.846	1.616.576
1910 . . .	3.604	1.341.872	44.122	1.325.199
1911 . . .	4.026	1.507.188	24.462	737.425

On importe beaucoup d'eaux minérales, on exporte du sel.

XXII. — *Terres, pierres et produits de ces matières.*

— Les articles compris dans cette catégorie sont : les sables, marnes, pierres, calcaires, grès, meules, objets en pierre, ardoises, marbre, pierres précieuses, asbeste et objets en asbeste, chaux, ciment, briques, poteries, porcelaines, faïences, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . . .	33.927	4.347.731	5.221	171.687
1907. . . .	59.826	4.592.477	10.689	327.217
1908. . . .	75.540	5.446.326	14.357	242.519
1909. . . .	36.145	4.644.913	15.082	254.434
1910. . . .	30.559	5.194.279	9.490	205.584
1911. . . .	38.100	6.262.936	17.246	480.457

Ce sont là des matières que le sous-sol de la Roumanie ne renferme pas. C'est pourquoi les exportations en sont si minimes. Pourtant, le tarif douanier de 1904 a voulu protéger certains articles dont la fabrication à l'intérieur du pays est assez importante,

tels que les briques, le ciment, la chaux, etc. Les droits d'entrée dépassent 100 %/. Toujours parmi les articles que comprend cette catégorie, nous en trouvons deux pour lesquels les droits sont de 1000 % : ce sont les objets en écume de mer, travaillés ou sculptés et combinés ou non avec l'ambre. Ils font d'ailleurs l'objet d'un trafic insignifiant.

XXIII. — *Verreries* : plaques de verre, bouteilles, glaces, mosaïques, vases, objets en verre, instruments de chimie et de physique, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . . .	4.246	3.062.178	5.221	171.687
1907. . . .	5.410	3.479.108	10.689	327.217
1908. . . .	5.488	3.600.176	29	27.179
1909. . . .	6.959	4.382.550	133	26.653
1910. . . .	8.594	4.869.797	60	14.474
1911. . . .	10.414	6.046.101	104	40.021

Les exportations sont sans importance ; elles ont même diminué de valeur ces dernières années. Pour protéger les verreries, au nombre de 6 en 1910, on a frappé de droits d'entrée assez élevés les articles qui rentrent dans cette catégorie.

XXIV. — *Pétroles et bitumes*. — Le pétrole constitue l'une des grandes richesses de la Roumanie. Il fait l'objet d'un commerce extérieur très actif, dont il est bon que nous parlions assez longuement.

Voici les chiffres des importations et des exportations de 1906 à 1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . . .	8.910	1.397.297	325.345	18.881.066
1907. . . .	10.884	1.599.419	430.588	24.748.352
1908. . . .	12.526	1.818.319	465.553	38.593.595
1909. . . .	13.073	1.886.223	426.246	36.268.546
1910. . . .	14.190	2.134.166	586.151	38.897.169
1911. . . .	15.009	2.417.817	677.204	40.742.375

Les produits rentrant dans cette catégorie sont : les asphaltes, bitumes, pétrole brut, résidus de pétrole, pétrole raffiné, benzine, gazoline, goudrons, paraffine, huiles minérales, crèmes, pâtes, ambres et objets, en ambre etc. La production du pétrole s'accroît chaque année ; sa consommation augmente aussi rapidement, en raison des formes multiples sous lesquelles on l'utilise. Nous donnons quelques chiffres qui montrent l'accroissement de la production (1) :

	Tonnes	Francs
1857. . . .	275	11.000
1867. . . .	7.070	282.000
1877. . . .	15.100	604.000
1887. . . .	25.300	1.012.000
1897. . . .	110.050	4.400.000
1907. . . .	1.129.297	50.818.365
1908. . . .	1.147.727	51.647.716
1909. . . .	1.297.257	58.376.565
1910. . . .	1.352.407	47.330.115
1911. . . .	1.544.847	49.410.304
1912. . . .	1.804.761	72.190.440
1913. . . .	1.885.225	131.885.225

1. Voir *Moniteur du pétrole roumain*, n° 4, 1914.

La progression est surprenante et beaucoup plus considérable pour les valeurs que pour les quantités produites. Ce fait correspond à la hausse des prix qui s'est produite de 1912 à 1913. En effet voici les prix par 100 kilos pour ces deux années :

1912	. .	Résidus 4, lampant et distillé 6, benzine 15 francs.
1913	. .	— 5, — 7, — 22 —

Cette hausse des prix a pour cause principale l'application à toutes les branches de l'industrie et surtout aux transports, de la benzine.

Les pétroles qui contiennent la plus grande quantité de benzine, les pétroles benzineux comme on les appelle, sont appelés à profiter de cette hausse ; à ce point de vue, les pétroles roumains sont supérieurs aux pétroles étrangers, comme le montre l'analyse comparative suivante (1) :

		Densité à 15°	BENZINE		LAMPANT		Résidus
			% en poids	Densité à 15°	% en poids	Densité à 15°	% en poids
			—	—	—	—	—
<i>Roumanie :</i>							
Policiori.	. .	0,8360	4 ₇	0,743	46 ₄	0,811	48 ₉
Campina paraf-							
fineux.	. .	0,8500	7 ₆	0,719	37 ₉	0,810	54 ₅
Campina non							
paraffineux..		0,8645	10 ₆	0,719	38 ₇	0,820	50 ₇
Bustenari	. .	0,8615	13 ₀	0,719	35 ₄	0,819	51 ₆
Moreni	. . .	0,8880	7 ₅	0,719	32 ₂	0,817	60 ₃

1. Voir Dr L. Edeleanu et G. Gané. *Etude comparative sur les pétroles bruts d'origines différentes*. Bucarest, 1910, p. 35.

Bordeni . . .	0,7280	53 ₀	0,721	39 ₅	0,785	7 ₄
<i>Galicie :</i>						
Boryslaw . .	0,8571	5 ₉	0,718	44 ₃	0,812	49 ₈
<i>Russie :</i>						
Grosny . . .	0,8745	5 ₈	0,718	39 ₂	0,818	55 ₀
Bibi-Eibath. .	0,8825	1 ₄	0,723	35 ₈	0,820	63 ₁
<i>Amérique :</i>						
Pensylvanie. .	0,8010	17 ₃	0,717	49 ₈	0,794	32 ₉
Ohio	0,8330	13 ₇	0,717	28 ₆	0,795	57 ₇
<i>Illinois - La -</i>						
wrence . . .	0,8520	10 ₂	0,718	20 ₁	0,807	69 ₇
Texas. . . .	0,9190	—	—	8 ₄	0,823	91 ₆
Californie . .	0,9225	1 ₀	0,718	21 ₂	0,831	77 ₈
Mexique. . .	0,9896	—	—	8 ₃	0,824	91 ₇
<i>Océanie (1) :</i>						
Java	0,8625	1 ₇	0,719	38 ₇	0,817	59 ₆

Nous voyons que l'un des pétroles roumains, celui de Bordeni, atteint la proportion de 53 % de benzine. A part les pétroles américains, tous les autres sont pauvres à cet égard.

Les résidus ont une grande importance aujourd'hui, et les pétroles roumains ont, ici encore, leur supériorité. Le pourcentage des résidus n'est pas très fort, mais leur qualité est très bonne. Comme combustibles, ce sont les meilleurs ; ils contiennent très peu de soufre (1 %) et n'attaquent pas les machines qui

1. D'après les indications qui nous ont été données par M. Gané, chef du laboratoire de chimie, à l'Institut géologique de Roumanie, il existe en Océanie un pétrole très benzineux, dont nous n'avons pas pu nous procurer l'analyse.

en font l'emploi ; les pétroles mexicains, très riches en résidus (91, 7 %), contiennent plus de 3-4 % de soufre, ce qui est à leur désavantage.

Les prix des sous-produits ont augmenté considérablement, en même temps que ceux du pétrole lui-même, tandis qu'autrefois les fabricants vendaient à vil prix leurs résidus pour s'en débarrasser (1). La hausse des prix a, de plus, été influencée par l'arrêt dans la production générale, en 1912. La production russe a été très petite. En Autriche, la baisse était de 30 %. En Roumanie il y eut une augmentation de la production, mais les qualités supérieures ont accusé une baisse. Aux États-Unis, il y eut une augmentation considérable de 1 million de tonnes, mais cet accroissement n'a pu influencer les prix, étant donné qu'il s'est produit en Californie. Cette région est très lointaine et le coût du transport vers les débouchés européens eut été hors de proportion avec la valeur du pétrole qu'elle produit (2).

Une autre circonstance qui a influencé la hausse des prix des pétroles, a été l'augmentation du fret. Il était en 1911 de 20 shillings par tonne ; il a passé à 40 et 60 shillings en 1912 pour atteindre 75 shillings vers la fin de 1913. Cette augmentation a pour cause l'insuffisance de bateaux-citernes dans toutes les marines du monde.

1. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*. Bucarest, n° 7, 1913.

2. Cette situation changera après l'ouverture du Canal de Panama.

Voici quelle était la capacité de transport de ces bateaux-citernes, au milieu de l'année 1912 (1).

Propriétaires	Nombre des bateaux- citernes	Capacité en tonnes-registre des bateaux- citernes
Standard Oil Comp.	83	301.627
Koninklyke Shell.	43	135.107
Groupe Europäische Petroleum		
Union	10	42.203
Groupe Bouring	9	41.991
Soc. anon. d'armement (Anvers).	8	20.830
Pierson Mexique	4	17.419
Armateurs et sociétés anglaises.	65	171.475
Soc. indépendantes américaines.	44	136.880
Autres sociétés européennes . .	27	39.095
Sociétés japonaises	5	21.879
Amirauté britannique	2	6.466

Soit 300 vapeurs, de 934.972 tonnes-registre, ou 1.720.850 mètres cubes égalant 1.575.000 tonnes, comme capacité de chargement. Cette flotte a été suffisante pour le transport de la production de 1910; mais l'accroissement qui s'est produit de 1910 à 1912 l'a rendue tout à fait insuffisante. Et malgré le ralentissement qui s'est produit en 1912, l'ensemble de la production accuse toujours une hausse (2).

L'exportation totale de l'Amérique du nord, de la

1. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*. Bucarest, n° 14, 1913.

2. Nous avons montré que la production a augmenté précisément là, où par suite du manque de communications faciles, le pétrole ne pouvait pas être transporté jusqu'aux marchés consommateurs.

Russie et de la Roumanie est passée de 5.970.692 tonnes en 1910, à 6.861.619 tonnes en 1911 et à 7.410.035 tonnes en 1912. Si nous ajoutons encore l'accroissement considérable de la production mexicaine et le fait que le Mexique, ne pouvant raffiner son pétrole, doit l'expédier aux raffineries du Texas, l'insuffisance du nombre des bateaux-citernes apparaît clairement.

La fermeture des Dardanelles, en 1912, a contribué, elle aussi, à l'augmentation du coût du frêt, en obligeant les bateaux-citernes à attendre dans les ports le moment où le passage serait possible.

La hausse du coût du frêt n'a pas été désavantageuse pour la Roumanie. Elle a empêché les pétroles américains de venir en Orient, ce qui nous a permis d'exporter des pétroles en Égypte en plus grandes quantités. Les chiffres ont passé de 60.996 tonnes en 1910 à 140.247 tonnes en 1912. Il est à prévoir que l'insuffisance des bateaux-citernes ne sera pas de longue durée; leur nombre augmentera dans une proportion de 30 à 40 %, quand toutes les commandes seront exécutées.

L'extraction du pétrole nécessite un outillage considérable; son transport rapide, du champ d'extraction aux raffineries, est assuré au moyen de conduites souterraines appartenant à des sociétés constituées spécialement pour leur exploitation. Le coût du transport varie suivant la distance, de 15 à 30 centimes les 100 kilos. Les pertes qui se produisent en cours de route sont évaluées à 1 1/2 %. Il existe 113 conduites ayant une longueur approximative to-

tales de 1.282 kilomètres ; de plus, 7 conduites assurent le transport du pétrole raffiné des usines qui ne sont pas reliées aux stations de chemins de fer par un embranchement. En ajoutant les conduites situées à l'intérieur des champs d'exploitation, on obtient une longueur totale de 1.500 kilomètres.

Le centre pétrolifère de Baïcoï sera bientôt relié aux réservoirs de Constantza par une conduite spéciale appartenant à l'État.

En présence des demandes sans cesse croissantes des raffineries, les chemins de fer ne peuvent plus effectuer les transports du pétrole, ni assez rapidement, ni à un prix assez bas. On s'est décidé, en 1912, à établir une nouvelle conduite, ou pipe line, pour le transport à bon marché des pétroles bruts et lampants. Elle est actuellement en voie d'exécution et comportera toutes les installations accessoires nécessaires à son bon fonctionnement (1). Les réservoirs sont au nombre de 67, ayant une capacité totale de 164.600 mètres cubes. Le pétrole sera refoulé au moyen de pompes puissantes. Toutes les précautions techniques ont été prises, pour assurer la bonne tenue du pétrole transporté.

Le pipe line admettra deux modalités de transports : individuel et collectif ; le premier sera utilisé par les grandes sociétés ; le transport collectif s'appliquera aux petites quantités qui seront mélangées au départ, suivant la qualité et la composition. Un règlement

1: Voir le *Bulletin des chemins de fer*. Bucarest, n° 22, III^e année.

doit établir un classement des différentes qualités. Les sociétés pétrolifères qui exploitent des pétroles benzineux demandaient l'établissement d'un grand nombre de qualités, pour que leurs pétroles ne soient pas mélangés à des produits plus lourds. Mais la division en un grand nombre de qualités entraîne des dépenses considérables, puisqu'il faut autant de réservoirs et autant d'envois par pipe line que de qualités. Une commission d'industriels a proposé 4 qualités pour le pétrole brut et 2 pour le pétrole lampant, proposition qui fut acceptée par la direction des chemins de fer, chargée de la construction et de l'exploitation du pipe line.

Le tarif de transport sera en raison inverse des quantités transportées. A raison de 1 centime par tonne kilométrique, le coût du transport jusqu'à Constantza reviendrait à 3 francs la tonne, tandis qu'il est de 6 francs par chemin de fer. Si les quantités transportées devenaient très grandes, il serait possible de réduire le prix du transport, des centres de production à Constantza, à 2 francs par tonne. La conduite pourra sans doute fonctionner dans le cours de l'année 1915 : elle coûtera 24 millions de francs.

En attendant l'achèvement des travaux, les produits des raffineries sont transportés jusqu'à Constantza, par wagons-citernes. Un service de sept trains fonctionne quotidiennement ; ce sont des moyens insuffisants en face de la production toujours croissante des champs d'exploitations et des raffineries. L'industrie et le commerce en souffrent. Une partie des

wagons sont la propriété de l'État, mais la plupart appartient aux sociétés privées (1) : 253 wagons-citernes sont la propriété des chemins de fer et 3.634 des sociétés (2).

Arrivé aux ports de la mer Noire ou du Danube, le pétrole doit être mis en réservoirs, en attendant son chargement dans les bateaux-citernes.

D'après les données les plus récentes, les installations de Constantza, pour la manutention du pétrole, se composaient, à la fin de 1912, de 36 grands réservoirs de dépôt, de 5.000 mètres cubes chacun, ayant une capacité totale de 190.000 tonnes : à savoir : 8 pour le pétrole raffiné, 3 pour le pétrole distillé, 13 pour la benzine et 12 pour les résidus.

Voici quelles furent les quantités de pétrole exportées par Constantza de 1906 à 1912.

	Benzine (tonnes)	Pétrole raffiné (tonnes)
1906.	47.643	112.474
1907.	54.555	174.446
1908.	92.185	178.116
1909.	93.924	173.624
1910.	93.327	236.110
1911.	99.461	232.882
1912.	124.424	269.624

1. MM. V. Bratianu et C. Halaceanu, dans leur ouvrage : *La politique d'État dans l'industrie du pétrole*, estiment que l'État devrait être propriétaire des moyens de transport. Dans la situation actuelle, les sociétés ont une très grande influence sur les prix (p. 58).

2. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*. Bucarest, n° 9, 1913.

	Pétrole distillé, huiles minérales et pétrole brut	Résidus
	(tonnes)	(tonnes)
1906.	65.235	—
1907.	96.608	—
1908.	97.624	—
1909.	68.173	6.213
1910.	86.949	58.627
1911.	67.494	179.266
1912.	63.400	264.241

L'accroissement est surtout remarquable pour les résidus. Avant 1909, ces sous-produits, n'étant pas recherchés, s'accumulaient dans les réservoirs, ce qui permit un aussi brusque accroissement dans les exportations. Aujourd'hui les résidus sont très demandés, et leur prix s'est beaucoup élevé. Les chemins de fer roumains, qui ont aménagé la plupart de leurs locomotives pour l'emploi du combustible liquide, lorsque ce combustible était bon marché, se trouvent aujourd'hui devant un problème difficile à résoudre.

A côté de ces installations de l'État, il existe à Constantza quatre autres installations, propriété des sociétés suivantes (1) :

1) « Steaua româna », 14 réservoirs de dépôt et 10 de réception, ayant capacité totale de 35.000 tonnes.

2) « Astra româna », 14 réservoirs de dépôt d'une capacité de 48.250 tonnes et 5 de réception de 3.750 tonnes. Un réservoir de 2.450 tonnes est

1. A Médéa.

en construction. Capacité totale : 54.450 tonnes.

3) « Româno-Americana », 5 réservoirs d'une capacité totale de 25.000 tonnes.

4) « Aquila Franco-româna », 13 réservoirs d'une capacité totale de 32.000 tonnes.

Dans les ports danubiens de Braïla, Giourgewo et Oltenitza, sont également installées des stations pour l'exportation du pétrole ; de Braïla les bateaux-citernes descendent le Danube vers Soulina ; de Giourgewo et Oltenitza, ils le remontent jusqu'au port pétrolifère de Ratisbonne, en Bavière.

Les réservoirs de Braïla, propriété du « Crédit pétrolifère », sont de 22.000 tonnes. Ils servent à l'exportation des produits pétrolifères et des résidus. A Giourgewo, les réservoirs, au nombre de 6, appartenant à la société « Steaua româna », ont une capacité de 6.300 tonnes. Cinq bateaux citernes, d'une contenance totale de 3.600 tonnes, assurent le transport jusqu'à Ratisbonne. A Oltenitza, il existe 2 réservoirs de 3.500 tonnes et une station de pompes, propriété de la société « Româno-Americana ».

Le pétrole roumain fut transporté sur le Danube, pour la première fois, en 1899. Depuis lors, le service de la navigation fluviale a créé une ligne spéciale jusqu'à Ratisbonne. Le remorquage des bateaux-citernes de Budapest à Ratisbonne, est fait par la compagnie allemande de navigation « Süddeutsche Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft ».

Ce transport rencontre beaucoup de difficultés ; il arrive, durant la saison des eaux basses, que les tanks

s'enlisent dans les banes de sable. Une autre difficulté résulte de l'hivernage et des risques d'incendie qui en découlent. Depuis quelque temps, l'hivernage n'est plus permis que dans certains ports.

Le port de Ratisbonne (1) a une longueur de 400 mètres, une largeur de 60 et une profondeur de 2 m. 40 au-dessous de l'étiage. La surface des terrains destinés aux réservoirs est de 30.000 mètres carrés ; le bassin pour l'hivernage à 600 mètres de long sur 80 mètres de large. La durée du voyage de Giourgewo à Ratisbonne est d'environ quatre semaines.

Le trafic du pétrole sur le Danube est tout à fait réduit, à côté de celui qui se fait sur d'autres fleuves d'Europe. Ainsi la Volga (2) transporte annuellement 4.250.000 tonnes de pétrole lampant, le Rhin 250.000 tonnes, l'Elbe 150.000 tonnes ; le Danube a atteint son maximum en 1906, avec 23.000 tonnes à peine. C'est là une des conséquences du trust américain, lequel, ne pouvant accaparer l'industrie pétrolière en Roumanie, a fait une concurrence acharnée au pétrole roumain en Bavière. Une société roumaine, qui essaya en 1904 de vendre du pétrole roumain en Bavière et dans le sud-ouest de l'Allemagne, fit en peu de temps des pertes considérables.

Une nouvelle société de navigation pour le transport du pétrole sur le Danube, le « Lloyd bavarois », vient d'être créée. Il est probable que l'exportation par cette voie prendra un nouvel essor.

1. Voir *l'Industrie du pétrole en Roumanie*. Bucarest, 1908.

2. Voir *Moniteur du pétrole roumain*, n° 24, 1913.

Par sa situation géographique, la Roumanie est placée très avantageusement pour le transport du pétrole par mer. Un premier avantage résulte de ce que les centres de production sont à proximité des ports. En Russie, la distance de Bakou à Batoum est d'environ 900 kilomètres, en Amérique, la distance des champs d'exploitation de Pensylvanie à New-York est également de 900 kilomètres environ. En Roumanie, au contraire, les champs pétrolifères de Campina, sont à 350 kilomètres de Constantza et à 180 kilomètres du Danube (Giourgewo).

Même les distances qui séparent les ports pétroliers des grands centres importateurs, sont avantageux pour la Roumanie.

Voici le tableau de ces distances (1) :

Ports de destination	Distance qui les sépare de New-York	Distance qui les sépare de Batoum	Distance qui les sépare de Constantza
—	(kilom.)	(kilom.)	(kilom.)
Hambourg . . .	6.350	7.100	6.350
Anvers	5.550	6.300	5.550
Londres	5.500	6.300	5.600
Havre	5.400	6.200	5.050
Bordeaux	5.250	5.750	4.050
Lisbonne	4.750	4.750	3.000
Marseille	6.300	3.700	2.800
Trieste	8.000	3.500	1.300
Port-Saïd	7.500	2.000	—
Bombay	13.000	8.000	7.300
Calcutta	15.800	10.800	10.100
Schangai	21.000	16.000	15.300
Yokohama	22.500	17.500	16.800
Sydney	24.000	19.000	18.000

1. Voir *L'industrie du pétrole en Roumanie*. Bucarest, 1908.

Beaucoup, parmi ces ports, n'entrent pas encore dans le rayon d'expansion des pétroles roumains ; le fait n'en reste pas moins vrai.

La vente du pétrole nécessite l'organisation de sociétés puissantes, ayant des ramifications dans tous les pays. Elle exige des installations spéciales de dépôt dans les différents pays, des services réguliers de transport et des agences, dont le but est de faire pénétrer le pétrole et ses sous-produits aussi profondément que possible à l'intérieur du pays.

Des liens étroits unissent les sociétés en groupes, pour lutter ensemble vers le même but d'expansion commerciale. C'est ainsi que le groupe des pétroles roumain et russe, qui porte le nom de « Europäische Petroleum Union », organisme de vente, dont le siège social est à Brème, a concurrencé avec acharnement le groupe américain du Standard. La lutte entre ces deux groupes commença après 1906, et, sur beaucoup de marchés, se termina à l'avantage du premier. La dernière victoire de ce groupe fut la rupture du contrat qui l'unissait à l'organisme de vente des Américains en Allemagne (1).

1. Pour compléter ces notions, nous donnons (suivant le *Moniteur du pétrole roumain*, n° 25, 1913, p. 1090 et 1091) la liste des organismes de vente, dont disposait en 1912, la plus grande des sociétés roumaines, la « Steaua româna ».

En Angleterre :

British Petroleum Co Ltd. Londres.

Consolidated.

Western.

Homelight.

Les pétroles roumains peuvent trouver de très bons débouchés, grâce à leur composition chimique et à l'avantageuse situation du pays. Le plus proche de ces débouchés, celui qui offre les plus belles pers-

Britisch Creosote.

Roumanian Oil Trading Co Ltd. Londres.

En Belgique :

Société belge hollandaise des pétroles, Bruxelles.

En Hollande :

Petroleum Handels Maatschappij, Amsterdam.

En Danemark :

Dansk Tyske Petroleum Kompani Aktieselskab, Copenhague.

Det Nordiske Mineral Olie Kompani Aktieselskab, Copenhague.

En Allemagne :

Deutsche Petroleum Verkaufs Gesellschaft m. b. H. Hambourg.

Deutsche Oel Import G. m. b. H. Hambourg.

Bayrische Petroleum G. m. b. H. München.

En Suisse :

Schweizerische Petroleum Produkte Lagerungs G. Zürich.

Oesterreichische Naphta Import G. Vienne.

En Italie :

Società importazione oli, de Gênes.

Pour l'Orient proche :

Deutsche Rumänische Petroleum Actiengesellschaft Bremen, avec des réservoirs à Smyrne, et une succursale de la Steaua româna Constantinople.

En Bulgarie :

Société « Naphta » Sophia.

En Roumanie :

Société de forage « Aliantza ».

Société pour la distribution des produits du pétrole (avec les autres grandes raffineries du pays).

En outre la « Steaua româna » a participé à la constitution du

pectives d'avenir, est l'Orient proche, c'est-à-dire la Turquie, l'Asie mineure et l'Égypte.

Les pétroles lampants y sont très recherchés par la nombreuse population ; les résidus y sont aussi de plus en plus demandés. Ainsi les chemins de fer de l'Anatolie ont adopté le combustible liquide. Aujourd'hui que ce réseau prend de l'extension, la demande sera plus grande encore.

Mais il faut reconnaître que la situation des pétroles roumains en Orient, n'a pas été conquise sans avoir à lutter, en particulier contre les pétroles russes. En 1909 déjà, les choses avaient tourné favorablement pour la Roumanie. Au 1^{er} juillet 1909, les quantités de pétrole en dépôt à Smyrne, étaient de : 164.000 caisses provenant de Roumanie, 100.000 de Russie et 36.000 d'Amérique.

Les sociétés roumaines n'ont pas épargné les dépenses pour parvenir à ce résultat. Au moyen des sociétés de vente, dont nous avons parlé, elles ont construit à Smyrne un quai de déchargement et des réservoirs (1).

En même temps on a créé tout un réseau d'agences « Lloyd Bavarois » et possède encore par l'Europäische Petroleum Union, les organismes suivants :

Petroleum Steamship Co Ltd. Londres, qui effectue les transports de pétrole et contrôle aussi aux États-Unis.

Union Petroleum Co-Philadelphia, qui elle aussi possède :

Welsmills Refining Co Welsville. Cette dernière a le contrôle sur Union Pipe line Co et Tred Brook Pipe line Co, et possède des actions dans les sociétés suivantes : Colombia Pipe line et Producers Pipe line Co.

1. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*. Bucarest, n° 20, 1912.

en Asie mineure et dans l'Archipel. En 1912, de telles agences et dépôts existaient dans les îles de Samos, Rhodes, Chios, Adalia, Chisme, et dans les localités d'Oedemisch, Magnesia, Soma, Akhissar, Phokias, Paradisos, Ouschak, Foggia, Ayvali, Socke, Aïdin, Denisli, Menemen, Balikesser, Salechli, Karahissar. Ces dépôts peuvent assurer la vente du pétrole à l'intérieur. Sur deux années de vente, le lampant d'une seule société roumaine (la Steaua româna), représentait 40 % du total des importations de ces régions.

Les résidus trouvent, à côté des chemins de fer et de la navigation de commerce, un débouché nouveau dans les marines de guerre. Plusieurs grandes puissances ont adopté en partie le combustible liquide. Comme les bâtiments doivent subir certaines modifications en vue de ce nouveau procédé de chauffage des chaudières, la consommation augmentera tous les jours, avec chaque nouvelle transformation et chaque nouveau lancement. Les marines anglaise, française, russe, italienne, turque ont adopté le combustible liquide. Étant donné l'importance de ces flottes et l'exemple qu'elles donnent aux autres nations, la perspective est belle pour l'avenir.

Nous ne pouvons passer sous silence le discours prononcé par le premier Lord de l'amirauté anglaise, Lord Churchill, à la Chambre des communes, en 1913, sur l'emploi du combustible liquide, dans la marine de guerre (1).

1. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*. Bucarest, n° 21, 1913, p. 933.

Dans ce discours, Lord Churchill, ne s'est pas borné à citer l'opinion des théoriciens, mais il a exposé le résultat des longues expériences que la marine britannique a tentées, avant d'adopter le pétrole comme combustible (1).

Le ministre déclare que la production du pétrole est considérable et peut faire face à la demande annuelle de la marine anglaise, laquelle demande s'élève à 200.000 tonnes. Parmi ses fournisseurs, l'Angleterre comptait la Roumanie.

Depuis 1910 déjà (2), l'Angleterre avait acheté 100.000 tonnes de résidus, dont 50.000 aux États-Unis, 30.000 à la Roumanie et 20.000 aux producteurs écossais (3). Ce combustible a été utilisé surtout par les destroyers. La Roumanie est particulièrement bien située pour l'approvisionnement de la flotte anglaise. Elle peut fournir le combustible nécessaire à toutes les stations navales, de la Méditerranée aux Indes (4).

1. Voici quels sont, d'après ces expériences, les avantages du pétrole sur le charbon : a) Pour la même efficacité, il nécessite une dépense moindre ; b) Rayon d'action plus grand, avec la même quantité ; c) Facilité de chargement et par conséquent, économie de personnel ; d) Les navires peuvent être approvisionnés facilement, par simple pompage ; il n'est donc pas besoin de trop s'éloigner, pour cela, du champ de bataille.

2. Voir le *Moniteur du pétrole roumain*, n° 6, 1910, p. 209.

3. Il y a en Ecosse d'immenses dépôts d'argile, contenant des couches pétrolifères dans le Dorsetshire, le Lincolnshire. (Voir le discours du Lord Churchill dans le *Moniteur du pétrole roumain*, n° 21, 1913, p. 936.)

4. Lord Churchill aborde aussi la question de la hausse des prix. Il propose la construction en Angleterre de grands dépôts, où l'État

Pour toutes les grandes flottes du monde, qui doivent tenir la mer, l'approvisionnement en charbon est très difficile et très coûteux ; le pétrole présente à ce point de vue une supériorité évidente, qui le fera de plus en plus rechercher.

En dehors des débouchés que nous venons d'étudier, il en est un autre, qui présente désormais une grande importance pour le pétrole roumain ; c'est l'Allemagne. Nous disons « désormais », puisque la situation du marché allemand sera complètement changée, après l'introduction du monopole du pétrole.

Jusqu'en 1912, le marché allemand était entre les mains des trusts américains, représentés par la « Standard oil Company » et la société affiliée « Deutsche Amerikanische Petroleum Gesellschaft ». Après avoir éliminé presque complètement de l'Allemagne, à la suite d'une lutte longue et coûteuse, les produits pétrolifères étrangers, ce trust avait accaparé tout le marché. Il y était arrivé surtout par sa politique de transports et de distribution du pétrole. Cet état de choses était intolérable pour les consommateurs allemands d'abord, ensuite pour les commerçants, en gros ou en détail, que la concurrence américaine était en train de ruiner. En octobre 1912 (1), le Parlement allemand invita le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour modifier la situation. Celui-ci

amasserait des quantités considérables pendant les périodes de baisse, pour être à l'abri des spéculations lors de la hausse des prix.

1. Voir *l'Economie nationale*. Bucarest, n° 3, 1913, p. 123, et le *Mooniteur du pétrole roumain*, n° 29, 1912.

étudia la question et présenta un projet de monopole du pétrole.

Les auteurs de ce projet recherchaient les centres de production qu'ils pourraient utiliser pour suffire à la consommation allemande, sans avoir à recourir au trust américain. L'exposé des motifs cite, parmi ces pays producteurs, la Roumanie.

Ce nouveau débouché est d'une grande importance pour le commerce roumain. L'amélioration de ses produits lui assurera une place enviable dans la consommation allemande. D'autre part, ce monopole tiendra les prix, dont il empêchera, dans une certaine mesure, les fluctuations ; il apportera de la stabilité par la conclusion de marchés de fournitures à long terme. L'utilisation du Danube rendra plus incontestable encore la supériorité du pétrole roumain.

Parmi les débouchés aujourd'hui peu importants, mais qui sont susceptibles de le devenir, nous citerons la Serbie. Le monopole serbe assure à la Roumanie une certaine demande en vertu de contrats passés avec des sociétés. La Serbie importe actuellement de Roumanie 4.000 tonnes de pétrole par an, avec faculté de s'en faire livrer jusqu'à concurrence de 6.000 tonnes.

XXV. — *Métaux, ouvrages en métal et autres produits miniers.* — Rentrent dans cette catégorie : pyrites, soufre, charbon, fonte, cuivre, zinc, plomb, étain, nikel, antimoine, argent, or, platine, fer, acier, objets métalliques, chaudières et récipients, fil de fer, chaînes, clous, armes de guerre, bijouterie, monnaies, etc.

Voici les chiffres des importations et des exportations pour la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	371.428	92.199.553	9.769	1.454.408
1907 . . .	588.532	115.308.817	11.091	869.531
1908 . . .	510.294	100.197.161	11.712	909.257
1909 . . .	411.940	86.912.210	15.643	945.972
1910 . . .	460.187	98.971.773	8.745	2.956.691
1911 . . .	518.939	122.554.686	15.919	3.725.291

La Roumanie est un pays nettement importateur de métaux. Son sous-sol ne contient pas les richesses nécessaires à la métallurgie. Les industries roumaines sont des industries de transformation, qui doivent importer la matière première, dont elles ont besoin. De plus, nous comprenons, dans cette catégorie, le charbon, dont l'industrie ne peut se passer. Il y a quelques années, lorsque les résidus du pétrole n'étaient pas utilisés comme combustible, on devait importer presque la totalité du charbon nécessaire, la production intérieure étant très faible. Depuis quelques années, les expériences ont prouvé que les résidus du pétrole peuvent être utilisés aussi bien et même mieux que le charbon. Cette circonstance heureuse donnera sans doute à l'industrie métallurgique roumaine, un essor qu'elle n'a pas connu jusqu'ici. Mais le chiffre des importations ne diminuera pas, car plus les usines seront nombreuses, plus les matières premières deviendront nécessaires.

Le tarif douanier de 1904 a frappé les charbons

d'un droit de 6 francs par tonne, précisément dans le but de protéger les résidus du pétrole. Le lignite, dont il y a des gisements dans le pays, a été frappé du même droit de 6 francs par tonne. On a taxé légèrement les minerais et les métaux bruts, et plus lourdement ceux qui ont reçu déjà une transformation, comme la fonte, le fer laminé, etc.

Les usines métallurgiques, en 1910 (1), étaient au nombre de 27, représentant un capital de 10.152.807 fr. Elles employaient pour 6.488.288 francs de matières premières et leur production s'élevait à 13.983.639 fr.

Nous donnons ci-après les chiffres des principales importations :

Charbon :

	Kilogrammes	Francs
1906	199.280.797	6.035.927
1907	356.562.417	10.931.252
1908	289.520.890	9.025.839
1909	237.687.751	7.339.340
1910	249.051.638	7.789.377
1911	267.306.955	8.322.340

Fer brut, laminé, rails :

	Kilogrammes	Francs
1906	57.683.911	10.405.625
1907	90.491.170	16.780.820
1908	83.815.256	14.994.182
1909	65.624.787	11.985.665
1910	81.480.865	14.818.212
1911	91.210.950	16.506.689

1. Voir l'Annuaire statistique de la Roumanie. Bucarest, 1912, p. 380 et 381.

Tôles et plaques en fer :

	Kilogrammes	Francs
1906	36.982.135	10.327.298
1907	37.801.346	11.039.260
1908	40.375.670	12.721.285
1909	38.291.762	13.316.731
1910	46.013.094	14.995.960
1911	63.324.807	21.850.074

Le pétrole raffiné s'exporte en bidons, qui sont fabriqués dans le pays, avec la tôle de fer importée. Leur valeur est de plusieurs millions.

XXVI. — *Machines.* — A savoir : machines hydrauliques, à vapeur, à pétrole, aéro-moteurs, moteurs à gaz, scies mécaniques, machines diverses, locomobiles, dynamos, etc.

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906.	. .	30.311	38.925.843	611	683.451
1907.	. .	31.116	44.280.656	225	246.895
1908.	. .	22.955	37.561.084	414	493.598
1909.	. .	24.382	32.101.382	406	462.403
1910.	. .	29.575	39.219.229	541	556.613
1911.	. .	44.478	59.155.900	279	313.673

Comme la précédente, cette catégorie est très intéressante au point de vue des importations. Les exportations sont insignifiantes.

Le tarif douanier de 1904 a tenu compte du fait qu'un certain nombre de machines sont fabriquées dans le pays. Il s'agissait d'établir un droit protec-

teur qui, cependant, ne fût pas trop lourd, les machines étant nécessaires à l'agriculture et à l'industrie. Les importations ont suivi une marche ascendante, surtout pendant les trois dernières années. C'est une conséquence de l'essor industriel et agricole du pays.

Les droits que le tarif établit sur les machines, sont inversement proportionnels au poids de ces machines. C'est que les machines les plus légères sont généralement les meilleurs et les plus chères.

Voici les chiffres des importations de machines agricoles :

	Kilogrammes	Francs
1906	16.667.427	15.776.699
1907	12.091.351	12.568.348
1908	7.484.272	7.283.718
1909	8.256.313	8.103.080
1910	12.272.707	11.753.074
1911	19.870.116	20.048.411

XXVII. — *Véhicules, wagons de chemins de fer, automobiles et autres véhicules.*

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	23.413	23.563.487	3	41.137
1907	11.408	12.740.388	3	9.095
1908	22.955	37.561.084	1	2.571
1909	4.501	7.714.858	—	1.272
1910	6.608	11.288.920	1	4.108
1911	30.522	37.974.607	3	21.935

Ce groupe se compose surtout d'articles d'importation. Les exportations sont encore plus insignifiantes.

tes que pour les métaux et les machines. Comme dans cette catégorie rentrent les wagons et le matériel roulant des chemins de fer, les écarts que nous relevons dans les chiffres, correspondent à des commandes inégales de la part de la direction des chemins de fer.

XXVIII. — *Embarcations*, comprenant les navires et bâtiments de toute nature.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	1.890	471.860	3	41.137
1907	2.543	634.260	3	9.095
1908	79	19.410	29	3.820
1909	1.066	269.600	8	4.500
1910	29	9.840	2	1.360
1911	14	4.920	2	200

XXIX. — *Horlogerie*.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	64	1.729.555	—	2.661
1907	109	2.077.117	—	765
1908	163	2.700.231	—	2.068
1909	177	2.660.035	—	—
1910	176	3.169.513	—	—
1911	247	4.193.306	1	10.308

La balance est négative, cette branche d'industrie faisant défaut en Roumanie.

XXX. — *Instruments de musique.* — Instruments à corde, à vent et pièces détaillées :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	227	783.679	5	20.623
1907	165	575.392	3	10.568
1908	218	673.185	2	11.455
1909	162	527.081	1	1.370
1910	206	653.787	1	1.260
1911	236	789.123	1	2.803

XXXI. — *Jouets, en bois, papier, faïence, verre caoutchouc, celluloïde, cuivre, etc.*

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	203	1.071.217	—	936
1907	203	1.038.647	—	40
1908	196	992.733	—	620
1909	209	1.050.433	—	1.312
1910	269	1.324.701	1	2.196
1911	308	1.573.505	—	952

XXXII. — *Produits chimiques, médicaments ;* on range dans cette catégorie un grand nombre d'articles, notamment : glycérine, acide sulfurique et autres acides, soude caustique, oxydes, sulfates, carbonates, phosphates, autres sels et hydrates, éthers, huiles, nombreux médicaments, très soigneusement prévus par le tarif douanier.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	20.941	8.013.781	1.525	505 503
1907. . .	16.495	6.529.179	2.591	759.814
1908. . .	19.079	7.640.135	2.794	819.885
1909. . .	17.636	7.859.612	3.153	882.098
1910. . .	19.333	8.279.385	2.128	697.681
1911. . .	20.457	9.482.980	2.369	836.821

Les importations sont assez considérables, notamment en ce qui concerne les engrais artificiels pour l'agriculture, ou les matières premières qui serviront à leur fabrication. En 1910 (1) on comptait dans le pays 9 fabriques de produits chimiques et d'acide sulfurique, représentant un capital de 4.505.880 fr. Elles utilisaient pour 1.165.417 francs de matières premières, leur production étant de 3.024.636 francs.

XXXIII. — *Parfumerie*, comprenant les huiles et essences volatiles, eau de Cologne, eaux dentifrices, teintures, cosmétiques, pommades, poudres, savons, parfums, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906. . .	113	1.121.012	—	152
1907. . .	110	1.039.072	—	155
1908. . .	116	1.140.734	—	367
1909. . .	124	1.217.984	—	1.355
1910. . .	142	1.373.827	—	1.553
1911. . .	180	1.721.535	—	1.076

1. Voir l'*Annuaire statistique de la Roumanie*. Bucarest, 1912, p. 380 et 381.

XXXIV. — *Couleurs et vernis.* — Dans cette catégorie, le tarif douanier a compris les matières colorantes animales, végétales, minérales, encres, crayons, vernis, etc.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	3.230	2.411.712	37	5.579
1907. . .	2.531	1.834.371	41	3.605
1908. . .	2.723	2.082.286	46	3.213
1909. . .	3.403	2.500.193	—	702
1910. . .	3.525	2.782.139	2	9.977
1911. . .	3.886	3.225.632	2	1.082

XXXV. — *Explosifs.* — Font partie de cette catégorie les : allumettes, poudre à fusil, dynamite, explosifs, cartouches, projectiles, feux d'artifices.

En voici les importations et les exportations :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	1.072	4.886.492	47	80.914
1907	1.857	8.957.300	209	526.152
1908	350	1.496.336	163	251.200
1909	569	2.519.912	200	302.990
1910	293	1.263.378	139	235.492
1911	724	2.671.897	2	3.512

Les importations présentent des fluctuations d'une année à l'autre, ayant pour cause principale les commandes d'explosifs que fait l'état pour les besoins de son armée.

Un grand nombre des articles rangés dans cette catégorie, sont prohibés.

Il en est ainsi pour les allumettes, pour certains explosifs, et pour les projectiles nécessaires à la défense nationale.

CHAPITRE II

Le commerce extérieur par pays de provenance et de destination.

ALLEMAGNE

Les relations commerciales entre l'Allemagne et la Roumanie sont très intenses. Il n'en a pas toujours été de même ; nous avons montré, dans un précédent chapitre, comment l'Allemagne avait tiré parti de la guerre de tarifs de 1886-1891, entre notre pays et l'Autriche-Hongrie, pour finalement prendre la place de celle-ci dans le commerce extérieur roumain. Depuis, l'Allemagne a gardé le premier rang parmi les pays qui exportent en Roumanie. Par contre, elle n'achète qu'une petite quantité de marchandises roumaines, de sorte que la balance du commerce lui est toujours favorable. Toutefois, il ne faut pas tenir un compte rigoureux des statistiques roumaines à cet égard. L'Allemagne importe aussi des produits roumains par la Hollande. Grâce à la ligne Danube-Rotterdam, créée par le service maritime, une grande partie des céréales roumaines, sont dirigées sur la Hollande. Ces produits n'y sont pas consommés sur place, mais passent dans les entrepôts, pour être ensuite expédiés dans d'autres pays, notamment en Allemagne. Le port de Rotterdam, par exemple,

joue un rôle considérable dans l'approvisionnement de la Westphalie et des provinces rhénanes.

On a fait, à ce point de vue, une intéressante comparaison, dans l'exposé des motifs du tarif douanier de 1904 (1), entre les chiffres de la statistique roumaine et ceux de la statistique allemande. Ces chiffres portent sur le commerce du blé et du maïs entre les deux pays, pendant l'année 1902. De la comparaison, il résulte une différence de 115 millions de francs en faveur de la Roumanie.

Nous donnons encore la valeur des importations et des exportations roumaines pendant les années 1909, 1910 et 1911, selon les statistiques roumaine et allemande (2) :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique allemande</i>	<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique allemande</i>
1909.	124.636,629	70.692,635	26.603.808	79.706,900
1910.	138.237,277	81.146,910	24.281,193	85.070,505
1911.	183.797,449	112.819,720	33.008,259	133.065,075

Pour les importations, l'écart est dû au procédé d'évaluation des marchandises, qui diffère suivant les deux pays ; il provient aussi du fait que les produits pénètrent en Roumanie, chargés de frais de transport considérables, ce qui augmente leurs prix.

Voici maintenant, suivant la statistique roumaine, les importations et les exportations de 1906 à 1911 :

1. Voir E. Costinesco. *Le tarif des douanes de 1904*. Bucarest, 1904, p. 75.

2. Voir le *Commerce extérieur de la Roumanie pour l'année 1911*, p. XX.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	111,189	142.264.272	195.009	23.779.541
1907. . .	135.748	147.532.629	407.918	56.078.360
1908. . .	153.225	140.810.359	156.491	24.566.838
1909. . .	136.543	124.636.629	160.219	26.603.808
1910. . .	156.389	138.237.277	158.902	24.281.193
1911. . .	187.243	183.797.449	237.883	33.008.259

Les importations représentent des valeurs bien supérieures à celles des exportations. On remarque une baisse en 1909 et 1910, suivie d'une hausse subite l'année suivante.

Les exportations, sauf en 1907, se sont maintenues au même niveau jusqu'en 1911, où elles accusent une petite augmentation.

Examinons maintenant les principales catégories de produits qui font l'objet du commerce entre l'Allemagne et la Roumanie.

A l'importation, les métaux tiennent la première place ; viennent ensuite : les machines, les laines, les textiles végétaux, les peaux et objets en peaux.

Voici quelques chiffres :

Métaux.

	Tonnes	Francs
1906	61.384	43.106.090
1907	85.477	51.423.029
1908	101.658	46.174.499
1909	89.922	42.096.682
1910	108.066	45.913.155
1911	129.674	56.609.899

Les métaux et produits miniers importés ont été surtout : les charbons, fer, tôles, fonte et ouvrages en fonte, vis et rivets, réservoirs, fil de fer, etc.

Machines.

	Tonnes	Francs
1906	11.017	16.133.179
1907	11.527	20.127.471
1908	11.290	22.525.927
1909	11.964	18.005.283
1910	14.346	22.338.465
1911	19.869	30.618.107

Ce sont principalement des machines à vapeur, machines agricoles, dynamos, locomobiles, etc.

A l'exportation, les catégories les plus importantes sont : les céréales et dérivés, le pétrole et les bitumes, les produits alimentaires d'animaux, les légumes, fleurs, graines, etc.

Voici les quantités de céréales exportées :

	Tonnes	Francs
1906	145.916	16.787.698
1907	343.984	48.039.596
1908	108.256	15.758.040
1909	119.029	18.686.192
1910	77.294	10.438.311
1911	158.005	20.551.579

On a exporté surtout le maïs, l'orge, le blé, le millet, etc.

Voici pour le pétrole et les bitumes :

	Tonnes	Francs
1906	36.162	2.526.895
1907	48.380	3.263.387
1908	34.119	4.033.854
1909	24.973	2.350.832
1910	53.295	5.160.072
1911	55.180	5.056.135

Nous y trouvons de la benzine, du pétrole raffiné, des résidus, etc.

La plupart des céréales, les blés surtout, sont envoyés à Mannheim. Une quantité minime seulement est négociée à Hambourg (1). Le blé roumain est très apprécié sur le marché de Mannheim et ses prix sont parfois cotés plus haut que ceux des blés russes ou argentins. La majeure partie de ce blé est utilisée par les nombreuses minoteries des alentours. Le reste est dirigé vers la Suisse.

Le pétrole, nous l'avons vu, est expédié à Ratisbonne pour y être déposé, avant d'être vendu dans la région environnante.

L'Allemagne serait un très bon débouché pour les produits alimentaires d'animaux de Roumanie, qui sont généralement négligés, tels que les œufs, la volaille tuée, etc. En ce qui concerne les fruits, l'Allemagne est depuis longtemps obligée de les importer ; sa production ne suffit plus aux demandes considérables du marché, notamment pour la fabrication

1. Voir : Observations sur le mouvement commercial de Mannheim au courant de l'année 1910. Bucarest, 1911, p. 6 (*Rapports commerciaux*, n° 6, 1911).

des conserves. Les fruits verts, viennent presque exclusivement d'Amérique, d'Australie, d'Italie, de France, etc., (1). La production de ces différents pays ne pourra toujours suffire aux besoins de l'Allemagne, où la consommation augmente constamment, comme partout ailleurs.

La Roumanie pourrait, en sélectionnant les variétés, en construisant les installations nécessaires pour l'emballage et pour le transport, exporter chaque année en Allemagne des fruits en grande quantité. Hambourg est un centre très important pour le commerce des fruits. Les ventes se font dans un local spécial, la « Fruchthof ». Le droit de douane sur les fruits est de 2 marks les 100 kilos, seulement pendant la saison où les fruits allemands sont en vente sur le marché. C'est une protection accordée à la production nationale.

Les œufs sont également très recherchés en Allemagne. Les importations en 1910 et 1911 en ont été de :

1910	. . .	150.871 tonnes,	valeur de	168.158.000 marks
1911	. . .	157.214 —	—	171.358 000 —

Ces chiffres ont augmenté en 1912. La valeur des importations d'œufs est passé à 187.465.000 marks.

La Roumanie, où pourtant l'économie rurale devrait être très développée, ne prend qu'une part réduite au commerce des œufs. Ainsi, d'après la statis-

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales*, n° 3, 1914.

tique allemande, sur une valeur totale de 187.465.000 marks d'œufs, importés en 1912, les œufs de Roumanie ne représentaient que 4.352.000 marks. Elle venait au sixième rang parmi les pays de provenance, après l'Autriche, la Russie, la Hollande, la Bulgarie et l'Italie. A Hambourg, les prix varient entre 5 et 8 marks le cent, en septembre, pour monter à 7-9 marks, en octobre et à 8-11 marks, en décembre. La volaille et la viande de boucherie sont aussi dignes de l'attention des exportateurs roumains; les demandes de l'Allemagne en sont énormes et pourraient donner lieu à un commerce très actif. En 1902, la Roumanie avait voulu construire un abattoir à Rotterdam pour l'exportation des viandes en Angleterre. Ce projet pourrait être avantageusement mis à exécution pour exporter le bétail abattu en Allemagne.

Les ports de Hambourg et de Brême sont en relations suivies avec la Roumanie. Une grande partie des produits roumains exportés en Allemagne sont entrés par ces ports, notamment par Hambourg.

ANGLETERRE

Les relations de la Roumanie avec l'Angleterre sont très anciennes. Nous avons parlé, dans la partie historique de notre étude, d'un traité de commerce, conclu en 1588, par Pierre le Boiteux, Prince de Moldavie, avec l'Angleterre. Nous avons aussi parlé des exportations de bœufs que faisait la Moldavie dans

les îles britanniques, par l'entremise du port de Hambourg.

Mais le véritable commerce avec l'Angleterre date du jour où la navigation devint possible dans les bouches du Danube. Lorsque les bâtiments anglais purent remonter jusqu'à Galatz et à Braïla, les produits de la Roumanie commencèrent à se diriger vers l'Angleterre. Nous avons noté l'importance de ce commerce au moment où éclata la guerre de tarifs avec l'Autriche ; l'Angleterre et l'Allemagne se disputaient le marché roumain.

En 1903, le service maritime roumain (1), pour contribuer au développement des relations avec l'Angleterre, concluait une convention avec la compagnie anglaise de navigation Johnston. Cette compagnie permettait au service maritime roumain de transporter pour elle une quotité de 20 % des marchandises dont on la chargeait à destination de la Roumanie. En échange, la Roumanie accordait une réduction de 25 % sur ses chemins de fer, aux marchandises transportées par la Compagnie Johnston.

Cette convention n'était pas avantageuse. Les navires roumains devaient aller de Rotterdam à Liverpool (630 milles). Les frais qui en résultaient étaient trop grands pour être couverts par les revenus de la ligne. La convention fut dénoncée peu de temps après.

1. Voir C. Boeresco (Comandeur). *La question du service maritime roumain*. Bucarest, 1911, p. 43.

On avait proposé la création d'une ligne Danube-Rotterdam-Hull. Peut-être celle-ci aurait-elle été plus pratique; en effet la distance entre Rotterdam et Hull n'est que de 208 milles marins, et aucun service entre ce dernier port et la Roumanie n'existait encore.

Actuellement, les bâtiments roumains de l'État ne font pas escale dans les ports anglais. Ils vont directement du Danube à Rotterdam. De cette façon, une grande partie des marchandises roumaines destinées à l'Angleterre, vont en Hollande, et sont dirigées ensuite vers Londres ou d'autres ports anglais. Le commerce subit une perte, dont les négociants se plaignent souvent.

Nous avons vu, en étudiant le commerce des farines, qu'une grande minoterie du pays, à la conférence des minotiers de 1911, réclamait la création d'une ligne de navigation pour l'Angleterre. Si une pareille ligne existait, les relations commerciales deviendraient certainement plus fréquentes. Voici quelles furent les importations et les exportations de 1906 à 1911.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Françs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Françs</i>
1906 . .	168.489	62.680.716	498.211	52.552.810
1907 . .	337.784	69.880.640	685.670	86.386.559
1908 . .	290.214	66.770.416	332.425	40.379.521
1909 . .	223.848	57.775.825	285.448	34.658.206
1910 . .	223.409	56.775.806	326.117	33.505.063
1911 . .	283.928	85.594.696	544.160	55.980.190

La balance du commerce nous a toujours été défavorable, sauf en 1907. Nous trouvons entre les statistiques roumaines et anglaises, des écarts semblables à ceux que nous avons rencontrés à propos des statistiques allemandes.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique anglaise</i>	<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique anglaise</i>
1909	57.775.825	43.336.459	34.658.206	72.784.113
1910	56.775.806	46.068.163	33.505.063	80.118.669
1911	85.594.696	68.336.617	55.980.190	165.277.025

Les principales catégories de marchandises importées d'Angleterre sont : les textiles végétaux et dérivés, de beaucoup les plus importantes ; puis les métaux, ouvrages en métal et produits miniers, les laines, ouvrages en laine et poils, les confections, etc.

Textiles végétaux :

	Tonnes	Francs
1906.	9.461	28.586.493
1907.	9.784	27.025.637
1908.	9.800	27.044.480
1909.	8.807	24.605.142
1910.	6.709	20.777.694
1911.	10.566	31.836.822

Les principaux articles importés ont été : les fils et tissus de coton, les étoffes de laine, etc.

Métaux et ouvrages en métal, surtout des tôles, des plaques en fer, du charbon, etc.

	Tonnes	Francs
1906.	142.273	11.707.532
1907.	310.550	20.832.637
1908.	264.909	19.633.856
1909.	201.701	16.742 883
1910.	197.081	17.094.367
1911.	243.380	24.711.548

Pour l'exportation, les catégories qui viennent en tête sont les céréales et le pétrole.

Céréales :

	Tonnes	Francs
1906.	400.409	46.894.282
1907.	616.768	82.825.206
1908.	218.768	32.300.219
1909.	213.061	29.148.427
1910.	198 087	26.336.231
1911.	359.563	45.856.979

C'est le maïs qui représentait en 1911 la plus grande valeur des exportations ; venaient ensuite l'orge, le blé, l'avoine et les farines. Le pétrole a pris une grande extension depuis 1909. L'adoption du combustible liquide par la marine britannique aura certainement des conséquences favorables sur l'exportation des résidus de pétrole. La valeur du pétrole exporté en 1911, était de 9.001.977 francs. A côté des céréales, l'Angleterre importe, pour les besoins de sa population, des produits alimentaires d'animaux, surtout des œufs. C'est comme produits autrichiens, que les œufs roumains pénètrent aujourd'hui sur le marché

anglais. Ils y arrivent à raison de 500 wagons par an dont 480 environ pour Londres ; les wagons sont de 105-110 caisses (1). Le prix des œufs est de 15 francs les 100. Les frais de transport, d'assurance et de commission se montent en plus à 12 francs par caisse, soit 1 centime pièce.

AUTRICHE-HONGRIE

Lorsque la Roumanie n'avait pas encore d'issue à la mer, l'Autriche jouissait d'un monopole sur le marché roumain, à raison de la facilité des communications entre les deux pays.

Aujourd'hui encore la situation du commerce autrichien en Roumanie, est avantagée par le voisinage immédiat des deux États. Si les relations avec la Russie ne sont pas aussi étroites, il faut en chercher l'explication dans le fait que la Russie ne possède pas une industrie suffisamment développée pour satisfaire aux demandes du marché roumain. De plus la Russie est un pays producteur de produits similaires à ceux de la Roumanie, notamment de céréales et de pétrole, ce qui rend les échanges inutiles.

Telle n'est pas la situation de l'Autriche. C'est un État industriel, qui peut échanger les produits de son industrie, contre ceux de l'agriculture roumaine ; sa situation est avantagée par les nombreux moyens de transport qui le relie à la Roumanie et par la

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales* n° 7,1913,(Le rapport de l'agent commercial roumain à Londres),

voie naturelle du Danube. Les lignes de navigation autrichiennes et hongroises sur le Danube, ont contribué au développement du trafic des deux pays.

La jonction des chemins de fer autrichiens et roumains, existe sur cinq points différents.

D'autre part, l'Autriche n'a reculé devant aucun sacrifice pour s'assurer ce débouché ; elle a des consuls dans quatorze villes de la Roumanie, qui publient des rapports sur la situation commerciale de leur région et attirent l'attention de leurs compatriotes sur le développement de chaque branche de commerce.

Voici les importations et les exportations pour 1906-1911.

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906	. .	239.834	119.387.580	326.183	31.878.216
1907	. .	183.250	105.272.097	311.413	32.730.331
1908	. .	142.456	94.967.719	288.518	25.989.703
1909	. .	145.023	85.786.333	733.129	115.030.019
1910	. .	165.018	97.980.077	376.946	37.284.189
1911	. .	250.128	137.040.415	582.091	62.873.702

La balance, sauf en 1909, a été négative pour la Roumanie. Voici les valeurs comparées des importations et des exportations, d'après les statistiques roumaine et austro-hongroise.

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique austro-hongroise</i>	<i>Statistique roumaine</i>	<i>Statistique austro-hongr.</i>
1909.	. .	85.786.333	96.873.817	115.030.019	131.739.582
1910.	. .	97.980.077	108.075.450	37.284.189	54.771.150
1911.	. .	137.040.415	130.172.700	62.873.702	82.057.500

Les différences ne sont pas aussi considérables que pour l'Allemagne et l'Angleterre. C'est que le commerce entre l'Autriche et la Roumanie se fait par négociations directes et sans faire usage d'entrepôts. La simple comparaison des quantités de céréales exportées en 1911 en Autriche-Hongrie, suivant les deux statistiques, mettra en évidence notre affirmation :

	Statistique roumaine (Tonnes)	Statistique autrichienne (1) (Tonnes)
Blé.	63.554	67.048
Maïs	131.959	136.887
Orge et escourgeon.	17.383	15.315
Avoine, ...	35.369	73.655
Seigle	3.573	644
Total	251.838	293.549

Les importations peuvent être classées dans l'ordre suivant, d'après leur importance : métaux, ouvrages en métal et produits miniers, textiles végétaux et industries dérivées, véhicules, machines, laines, poils et ouvrages en laine et poils, confections, etc.

Métaux, ouvrages en métal et produits miniers :

	Tonnes	Francs
1906	92.220	27.607.190
1907	67.086	23.319.849
1908	35.609	15.512.480
1909	38.659	15.325.030
1910	66.245	21.844.083
1911	76.557	27.266.717

1. Voir le *Commerce extérieur de la Roumanie pour l'année 1911*, p. xxi.

On a surtout importé du fer, des rails, tôles et plaques de fer, etc.

Textiles végétaux et industries dérivées :

	Tonnes	Francs
1906	6.046	17.201.735
1907	5.724	15.966.666
1908	5.347	14.303.982
1909	5.382	12.867.177
1910	5.397	14.331.682
1911	6.811	18.653.101

Les importations portent principalement sur les fils de coton, couvertures et tissus de coton, etc.

Parmi les marchandises exportées, les céréales occupent le premier rang ; ensuite viennent le bois, les légumes, les produits alimentaires d'animaux, etc.

Céréales :

	Tonnes	Francs
1906	119.524	12.361.516
1907	132.522	16.835.429
1908	74.193	9.572.428
1909	498.092	96.834.735
1910	147.868	17.990.817
1911	302.466	37.779.483

Les quantités de céréales envoyées en Autriche-Hongrie, ont été relativement faibles, mais nous notons, en 1909, une hausse formidable. Le blé exporté au cours de cette année, représente à lui seul, une

valeur de 86.127.923 francs. En 1911 on constate encore une hausse sur l'année précédente.

Parmi les produits alimentaires d'animaux, les plus importants sont les viandes fraîches, les œufs, la volaille. Les débouchés ne manquent pas en Autriche pour tous ces articles. Comme ce sont des produits qui ne supportent que difficilement les longs voyages, la Roumanie est très bien placée pour alimenter le marché autrichien.

La politique douanière de la monarchie dualiste s'est longtemps opposée au développement de cette branche du commerce extérieur. Cependant, il semble qu'aujourd'hui, grâce à la prospérité toujours croissante de son industrie, l'Autriche-Hongrie soit disposée à faire des concessions dont la Roumanie, entre autres, pourrait profiter.

Il existe, en ce moment, un courant hostile aux agrariens, qui aboutira peut-être à une réduction des droits protecteurs actuels. Dans un meeting, tenu par l'union des industriels autrichiens, en novembre 1912 (1), le secrétaire général de cette union disait qu'il fallait s'opposer à une politique douanière prohibitive, dont l'influence, favorable aux agriculteurs, est funeste pour le reste du pays et pour l'industrie notamment.

Il faut tenir compte que, depuis la mise en vigueur du dernier tarif douanier autrichien le prix du blé a augmenté sur tous les marchés, de 5 et même de 8 cou-

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales*, n° 42, 1912.

ronnes les 100 kilos. Les agriculteurs ont profité de cette hausse.

Si la politique économique de l'Autriche se laisse influencer par ces considérations, la Roumanie sera la première à en bénéficier.

BELGIQUE

Les relations commerciales entre la Belgique et la Roumanie sont considérables.

Les statistiques roumaines mettent la Belgique au premier rang des pays importateurs de produits roumains. Ce fait est dû à la situation de la Belgique et surtout au trafic intense de son port d'Anvers, qui reçoit une vaste quantité de marchandises pour les diriger ensuite vers d'autres pays. Un rapprochement entre les statistiques belge et roumaine, est édifiant à ce point de vue.

Le grand nombre des lignes de navigation entre Anvers, le Danube et la mer Noire, a également contribué à développer les relations commerciales des deux pays.

Voici quelles étaient ces lignes en 1913 (1) :

1) Ligne Westcott (anglaise), de 40 bâtiments, 2 voyages par mois.

2) Johnston Line (anglaise), de 18 bâtiments ; 3 voyages par mois.

1. Voir la *Feuille d'informations commerciales*, n° 13, 1913.

3) Bell's Oriental Line (anglaise), de 6 bâtiments ;
1 départ par mois.

4) Armen-Adolf-Deppe (belge), de 5 bâtiments ;
3 voyages par mois.

5) Deutsche-Levant Linie (allemande), de 30 bâti-
ments ; 2 voyages par mois.

6) Compagnie russe de navigation à vapeur et de
commerce d'Odessa (russe), de 10 bâtiments ; 1 départ
par mois.

Nous donnons les chiffres des importations et des
exportations de 1906 à 1911, suivant la statistique
roumaine :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	. .	21.056	10.732.274	1.197.641	152.495.437
1907	. .	33.393	14.096.162	859.679	134.060.790
1908	. .	30.090	12.921.976	631.616	105.770.889
1909	. .	24.606	11.619.580	760.487	121.296.787
1910	. .	26.870	13.983.055	1.448.865	226.241.646
1911	. .	48.217	28.113.768	1.832.133	263.467.707

La balance est très favorable pour la Roumanie.
En 1911, la Belgique est le pays qui a reçu pour la
plus grande valeur de marchandises roumaines. Sur
un total d'exportations de 691.720.408 francs, la Rou-
manie a envoyé en Belgique plus d'un tiers, à savoir
263.467.707 francs. Cette somme considérable repré-
sente presque uniquement des céréales et des légumes ;
les autres catégories de marchandises ne figurant
que pour des sommes très faibles aux exportations.

On sait que le port d'Anvers est un grand marché de céréales. Sa prospérité est due à la situation du port, à proximité d'un pays très riche en gisements miniers, où l'industrie est très développée et la population très dense ; elle est due également à la petite distance qui le sépare de l'Angleterre.

Les principales importations belges en Roumanie, sont les véhicules, les métaux, les textiles en petite quantité, etc.

Les exportations consistent principalement en céréales. Voici les chiffres :

	Tonnes	Francs
1906	1,156,503	144,622,559
1907	817,099	130,207,833
1908	597,775	101,463,598
1909	696,360	110,973,335
1910	1,343,107	210,139,731
1911	1,734,489	246,948,604

Pour nous rendre compte de la place que les céréales roumaines tiennent dans le commerce belge, nous donnons ici les chiffres des importations, pour quelques céréales, d'après la statistique belge.

Blé :

	Kilogrammes
1909.	247.221.062
1910.	630.164.117
1911.	685.452.835

En 1911, la Roumanie se trouvait au premier rang des pays qui exportent du blé en Belgique.

	Kilogrammes
Roumanie	685.452.835
Argentine	477.667.181
Russie	347.437.306
Etats-Unis.	283.041.543
Indes anglaises	170.200.629

Suivant la statistique roumaine, la quantité de blé exportée en 1911, serait de 819.492.122 kilos.

Seigle :

	Kilogrammes
1909.	6.369.685
1910.	39.220.394
1911.	48.346.950

Pour le seigle, en 1911, la Roumanie venait après l'Allemagne et avant la Russie, la Bulgarie et la Hollande :

	Kilogrammes
Allemagne.	64.875.565
Roumanie	48.346.950
Russie	24.517.202
Bulgarie	15.484.800
Hollande	14.828.242

Orge :

	Kilogrammes
1909.	94.609.274
1910.	124.425.964
1911.	174.365.287

Pour l'orge, la Roumanie était en 1911, au premier rang :

	Kilogrammes
Roumanie	174.365.287
Russie	69.118.960
Turquie	40.048.789
Hollande	38.165.698
Bulgarie	35.778.000

Suivant la statistique roumaine, la quantité exportée serait de 223.783.519 kilos.

Avoine :

	Kilogrammes
1909.	5.244.843
1910.	1.351.495
1911.	9.834.822

Ici, c'est la Russie qui dépasse de beaucoup le chiffre des exportations roumaines. Toutefois la Roumanie vient au second rang, avant l'Argentine et l'Allemagne.

	Kilogrammes
Russie	75.792.122
Roumanie.	9.834.822
Argentine	6.896.365
Allemagne.	5.661.804

La statistique roumaine évalue à 92.641.930 kilos l'avoine exportée en Belgique en 1911.

Mais :

	Kilogrammes
1909.	149.051.348
1910.	170.147.661
1911.	270.539.460

La Roumanie, en 1911, était la première parmi les pays exportateurs de maïs. La Russie, qui venait après elle, envoyait une quantité bien inférieure à la moitié des exportations roumaines.

	Kilogrammes
Roumanie.	270.539.460
Russie	108.299.720
États-Unis.	82.647.499
Bulgarie	45.939.383

La statistique roumaine de 1911 nous indique, pour l'exportation du maïs, le chiffre de : 516.790.074 kgr.

Pour les légumes, la Roumanie venait en tête, précédant les Indes anglaises, l'Angleterre, la Bulgarie, l'Allemagne, etc. Elle occupe le premier rang sur le marché belge, pour les céréales, sauf pour le seigle et l'avoine. C'est une constatation encourageante pour l'avenir des relations des deux États.

BULGARIE

Malgré le voisinage immédiat des deux pays, les relations commerciales entre la Bulgarie et la Roumanie sont très réduites.

Quelles peuvent en être les causes ?

La première consiste dans la nature même de la production des deux États. Tous deux sont des pays agricoles, qui fournissent des céréales, des animaux, du bois, etc. Leurs importations sont sensiblement les mêmes ; elles consistent en machines, matières textiles, métaux, véhicules.

Les principales catégories de marchandises importées en Bulgarie, ont été les suivantes, d'après la statistique douanière bulgare(1).

	Francs
Matières et produits textiles	57.972.769
Machines, instruments et appareils	25.611.971
Métaux et produits de l'industrie métallique.	23.811.077
Peaux et produits de la peausserie	13.343.480

La statistique roumaine pour 1911, nous donne ces mêmes catégories en tête des importations en Roumanie.

	Francs
Textiles végétaux et industries dérivées. . .	91.557.743
Machines.	59.155.900
Métaux, ouvrages métalliques et produits miniers	122.554.686
Peaux, objets en peaux.	23.023.444

Comme la Roumanie, la Bulgarie exporte surtout des céréales. L'industrie roumaine ne peut alimenter les marchés bulgares, puisqu'elle est impuissante, pour le moment, à répondre aux besoins de ses propres marchés.

Donc besoins identique, disponibilités semblables, ce sont deux obstacles à l'établissement d'un courant d'échanges entre les deux pays.

1. Voir le *Mouvement commercial de la Bulgarie avec les pays étrangers* (4 fascicules trimestriels) pendant l'année 1911. Sophia, 1912, 4^e fascicule, p. 11.

Nous voyons encore un autre obstacle dans le manque de communications entre la Bulgarie et la Roumanie. Le Danube ne constitue pas pour les deux pays, une voie de transport très avantageuse. Il ne peut être utilisé avec profit que pour le transport des céréales et des marchandises faciles à expédier de l'intérieur du pays jusqu'aux ports danubiens. En tout cas la nécessité d'un transbordement pour un transport de très courte durée, augmente considérablement les frais et par conséquent les prix de la marchandise.

Il n'existe pas de communications par chemins de fer, jusqu'à présent, entre la Bulgarie et la Roumanie. La jonction des réseaux n'est faite en aucun point pour deux raisons.

Une raison stratégique d'abord. On a toujours considéré la construction d'un pont danubien bulgaro-roumain, comme un danger pour la sûreté de la Roumanie et surtout de la capitale, ce pont devant servir à la jonction de la voie ferrée bulgare à une ligne roumaine aboutissant à Bucarest.

Une raison économique ensuite. On a prétendu qu'un pont sur le Danube entre les deux pays, nuirait au transit européen par la Roumanie, à la prospérité du port de Constantza pour lequel elle a consenti de si grands sacrifices, et à l'avenir de la ligne de navigation orientale, dont le point de départ est Constantza. On disait, peut-être avec raison, qu'un pont danubien entre Giourgewo et Roustchouc, comme le voulaient les Bulgares, aurait pour conséquence

de diriger une partie des voyageurs et des marchandises vers Varna, reliée à Roustchouc par une ligne directe. La Roumanie n'acceptait que la construction d'un pont situé tout à fait vers l'ouest de la frontière commune plus près de la frontière serbe que de la Mer Noire. Cette condition ne plaisait pas évidemment à la Bulgarie, et la question resta longtemps sans aucune solution. Aujourd'hui elle semble être à nouveau d'actualité, et peut-être recevra-t-elle une solution satisfaisante pour les deux parties et pour le plus grand bien du commerce.

La situation est encore plus défavorable en ce qui concerne les communications par mer. Avant les récents événements qui devaient modifier la carte des Balkans, la Roumanie possédait sur la Mer Noire, deux ports importants : le plus considérable était Constantza ; l'autre, à l'embouchure du Danube, très important pour la navigation sur ce fleuve, était Soulina.

Les trois principaux ports de la Bulgarie, étaient : Varna, Bourgas et Baltehik ; mieux dotés peut-être par la nature, que les ports roumains, puisqu'ils étaient situés au fond de golfes naturels, ils étaient moins bien outillés.

Aucune communication facile n'existait entre ces différents ports, pourtant si proches. Aucune ligne de navigation de l'État n'assurait entre eux un service régulier. Les bateaux du service maritime roumain semblaient éviter les ports bulgares et n'y faisaient jamais escale s'ils n'y étaient forcés. La Roumanie

craignait de contribuer, grâce à ses bâtiments et par des efforts coûteux, à la prospérité de Varna et de Bourgas, si bien qu'il n'existait aucune communication par mer, dont le commerce aurait pu profiter. Quelques navires privés se livraient à la navigation sur la côte de la Mer Noire, mais leur nombre était trop petit, par rapport à la situation géographique des deux pays. La régularité des communications et leur fréquence faisaient surtout défaut.

Voici les statistiques roumaines des importations et des exportations, pour la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	12.529	2.530.299	56.155	3.927.226
1907 . . .	24.195	1.468.390	46 773	3.010.563
1908 . . .	40.140	1.800.737	58.500	3.569.281
1909 . . .	8.889	831.715	67.811	4.390.710
1910 . . .	7.302	1.333.917	71.817	5.391.121
1911 . . .	11.949	1.398.783	66.382	5.944.908

Les importations ont subi des fluctuations pendant cette courte période. Leur chiffre est resté assez bas.

Quant aux exportations, nous observons une progression, surtout depuis 1907, où la statistique enregistre une baisse sur l'année précédente. Mais cette progression est tout à fait lente ; nous ne trouvons plus ici les brusques variations que nous avons rencontrées ailleurs.

En 1911, les importations n'ont atteint la valeur de un million, pour aucune catégorie de marchandises.

A l'exportation, la catégorie la plus importante a été celle du bois et des industries dérivées. Les autres catégories de marchandises exportées, sont les pétroles et bitumes, eaux minérales et sels, métaux, céréales, etc ; mais ces articles ne représentent qu'une valeur relativement petite.

ÉGYPTE

Les relations commerciales entre la Roumanie et l'Égypte ne datent pas de loin. Avant 1884 elles étaient insignifiantes. Depuis lors, elles n'ont cessé de s'accroître pour atteindre une importance relative aujourd'hui.

L'Égypte, tant par sa situation géographique, que par les besoins de sa population, constitue un débouché facile pour la Roumanie ; la preuve en est que les efforts de ces dernières années ont donné des résultats appréciables.

Tandis que les marchandises exportées de Roumanie en Égypte, ne représentaient que 1 ‰ en 1895, elles étaient de 27 ‰ en 1911.

Voici les chiffres pour la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906.	9	13.274	17.782	2.805.698
1907.	16	17.489	53.871	4.324.639
1908.	31	50.850	104.774	8.988.152
1909.	972	364.580	82.704	6.886.404
1910.	511	220.967	113.932	8.797.850
1911.	558	245.916	181.568	14.716.304

Les importations d'Égypte en Roumanie ont peu d'importance. Bornons-nous à dire qu'elles consistent en céréales, peaux, textiles, etc. Les exportations ont augmenté pendant cette période. En 1911, surtout, l'accroissement a été considérable. La Roumanie s'est placée la dixième parmi les pays qui exportent en Égypte et la valeur des marchandises exportées représente une augmentation de 45,5 % sur l'année précédente. Aucun autre pays n'a enregistré en 1911 un pareil résultat (1).

Parmi les marchandises exportées, les céréales sont au premier rang. Le blé a surtout été exporté en Égypte pendant les années 1906, 1907 et 1908, lorsque les minoteries égyptiennes ont essayé de concurrencer les farines étrangères. Cette expérience n'ayant pas réussi, les exportations ont diminué les années suivantes. Les plus grandes quantités venaient de la Turquie ; il en fut de même pour le maïs.

Si les céréales ne font pas l'objet d'un commerce actif, par contre, leurs dérivés et surtout les farines sont très recherchées. En 1906 la Roumanie était le troisième parmi les pays exportateurs de farine en Egypte. En 1907 elle perd ce rang et se classe cinquième ; en 1908 elle est la septième. En 1909 elle regagne son rang et se classe sixième, puis deuxième en 1910 et troisième en 1911.

En 1906 et au début de 1907, les prix des farines

1. Voir J. Jonesco *L'Égypte*, rapport adressé à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, Bucarest, 1912, p. 31.

roumaines étaient très avantageux ; c'est pourquoi les exportations en Egypte furent si considérables. La crise qui survint, arrêta le cours des exportations les deux années suivantes. En même temps, l'Egypte importait des quantités toujours croissantes de farines, ce qui explique les places que la Roumanie a successivement occupées.

Le pétrole est très demandé en Egypte et la Roumanie se trouve très bien située pour son exportation ; elle pourrait avoir dans quelques années une situation extrêmement avantageuse. Pour nous rendre compte des progrès faits dans cette direction, nous donnons ici les chiffres des importations de pétrole en Egypte, par pays de provenance, en livres égyptiennes (1) :

	Amérique	Chine	Russie	Roumanie
1906.	74.653	20.483	167.343	—
1907.	25.444	1.544	226.106	43.906
1908.	2.373	16.600	190.962	148.980
1909.	1.679	18.649	172.654	186.036
1910	36.850	816	108.521	176.469
1911.	21.140	—	72.431	174.342

Deux sociétés pétrolifères roumaines ont en Egypte des représentants, chargés en même temps de vendre des pétroles de diverses provenances ; de sorte que le pétrole roumain est souvent donné dans le commerce sous le nom de pétrole russe ou américain. Les sociétés roumaines devraient avoir en

1. Voir J. Jonesco. *L'Egypte*. Bucarest, 1912, p. 71.

Egypte des dépôts, où le pétrole serait mis en bidons, la vente en bidons étant là plus usitée.

Le bois est aussi un important article d'exportation de Roumanie en Egypte.

L'importance de l'Egypte comme débouché apparaît avec évidence. Il serait à désirer que des efforts soient faits pour amplifier les relations entre les deux pays.

L'attaché commercial roumain à Alexandrie a fait plusieurs propositions, qu'il convient de reproduire ici (1).

On devrait créer en Egypte une banque, dont le capital serait roumain. Cette banque aurait pour rôle de placer les produits de l'industrie et de l'agriculture roumaine. Les exportateurs pourraient ainsi trouver la confiance qu'ils n'ont pas aujourd'hui envers les commissionnaires. Pour soutenir cette banque en face de la concurrence des établissements de crédits étrangers, nombreux en Egypte, l'attaché commercial propose qu'on accorde des frêts réduits aux marchandises transportées par le service maritime roumain pour être placées par cette banque. La banque accorderait au service maritime un tantième sur les bénéfices, en compensation des pertes résultant de la réduction du frêt.

La création d'un musée commercial en Egypte serait aussi de nature à rendre les relations plus étroites. Il en existe un, depuis quelques années, mais les

1. Voir J. Jonesco. *L'Egypte*. Bucarest, 1912, p. 94.

exportateurs roumains n'y attachent que trop peu d'importance. La plupart des circulaires et des demandes qui leur furent adressées, par la direction du musée, sont demeurés sans réponse.

Un autre problème qui se pose est celui d'une convention commerciale à conclure entre l'Égypte et la Roumanie.

Les produits roumains bénéficient de la clause de la nation la plus favorisée, l'Égypte ne possédant qu'un seul tarif douanier. Mais si l'Égypte venait à élaborer un tarif général pour l'appliquer aux pays qui n'ont pas traité avec elle, la situation du commerce roumain, deviendrait difficile et se trouverait dans une infériorité évidente par rapport au commerce des autres pays.

L'attaché commercial rapportait que telles étaient bien les intentions du gouvernement égyptien et qu'un projet de tarif général portait les droits d'entrée de 8 % à 15 % environ. Cette question mérite toute l'attention du gouvernement roumain ; elle pourrait compromettre, le cas échéant, la situation enviable que la Roumanie a su se créer si rapidement en Égypte.

FRANCE

Il serait difficile de préciser l'époque exacte des premières relations commerciales entre la France et la Roumanie, et d'établir à quel moment ces relations, insignifiantes à l'origine, ont pris la forme d'un trafic important.

Nous avons vu, au début de cette étude, que les communications maritimes entre la France et les Principautés danubiennes, étaient rares et réduites.

Des auteurs (1), qui écrivaient à la fin du XVIII^e siècle, alors que les autres puissances étaient en relations avec les régions danubiennes, constatent la rareté du pavillon français dans ces parages. Pourtant la difficulté des communications par terre donnait à la navigation une importance encore plus grande qu'aujourd'hui.

Peyssonnel, ancien consul général de France à Smyrne et ambassadeur du Roi dans les Etats du Chan de Crimée, a étudié méticuleusement le commerce de la Mer Noire et nous donne des détails intéressants sur la situation du commerce français avec les Principautés. Il déplore l'absence de consuls et nous dit, dans son avant-propos, que les navigateurs et les commerçants français ne pourront s'établir dans les Principautés, tant qu'ils n'y trouveront pas d'agents consulaires pour protéger leurs intérêts.

Si les consuls étaient nécessaires à cette époque pour protéger les négociants contre l'arbitraire administratif, il n'en sont pas moins utiles aujourd'hui pour éclairer le commerce et pour étudier les marchés ; leur rôle est d'attirer l'attention des importateurs et des exportateurs français sur les besoins et les disponibilités du pays où ils résident. C'est peut-

1. Voir Peyssonnel (de). *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, 2 volumes, Paris, 1787.

être l'un des maux dont souffre actuellement le commerce français en Roumanie.

Effectivement, les auteurs qui écrivent au début du xix^e siècle, Wilkinson, Thouvenel, Colson et autres, constatent le manque d'agents commerciaux. Ils demandent la création de nouveaux postes consulaires et l'organisation d'un service régulier de courriers français. Ces auteurs nous parlent de certaines années, en 1837 par exemple, où le pavillon français ne fut pas représenté dans les eaux des Principautés.

Au xx^e siècle, le commerce français, s'est développé très certainement, par rapport à ce qu'il était autrefois, mais sans gagner l'extension qu'il aurait pu prendre. Dans le total des importations roumaines en 1911, s'élevant à la somme de 569.745.027 francs, la France n'entre que pour 35.361.902 francs. Quant aux exportations, sur un total de 691.720.408 francs, la Roumanie n'a envoyé en France que pour 48.878.667 francs de marchandises.

Quelles sont les causes de cet état de choses ?

D'abord ce qui était vrai au temps où écrivait Peyssonnel, est encore vrai partiellement aujourd'hui. La France n'a pas assez de consuls en Roumanie. Leur nombre n'était que de 6 en 1913. D'autres puissances ont mieux compris l'importance économique des agents commerciaux. Nous citerons l'exemple de l'Autriche-Hongrie, qui entretient des consuls dans 14 villes et de l'Allemagne, qui n'a pas moins de 19 consuls en Roumanie. Ils font des rapports très dé-

taillés et très exacts, que les Roumains eux-mêmes peuvent consulter avec fruit.

Un autre obstacle, qui entrave le commerce français dans tous les pays en général, est l'insuffisante organisation de la commission. Nous croyons que la présence en Roumanie de quelques maisons françaises de commission, favoriserait beaucoup le développement des relations entre les deux pays. Il est naturel, qu'une maison de commission s'intéresse surtout au placement des marchandises, dont la vente lui a été confiée par ses nationaux. Nous pouvons dire, d'une façon générale, que les exportateurs français, connaissent imparfaitement le marché roumain.

Une autre circonstance contribue à paralyser le commerce entre la France et la Roumanie. Le capital français n'est pas intéressé dans les entreprises roumaines, sinon pour une trop faible part. Si le commerce allemand, principalement le commerce d'exportation, a pris un tel développement en Roumanie, c'est à coup sûr grâce à l'importance des capitaux investis dans l'industrie roumaine. Celle-ci a besoin d'une grande quantité de machines pour installer ses usines, et, plus tard il lui faut des matières premières. Elle ira les chercher, de préférence, dans le pays qui lui a prêté ses capitaux.

Aujourd'hui, le capital français n'entre que pour une fraction limitée dans les entreprises roumaines, malgré les bénéfices très rémunérateurs que donnent ces entreprises et malgré la situation privilégiée de l'industrie, encouragée par l'État. On peut, il est vrai,

remarquer que les capitaux français n'ont pas besoin de se déplacer aussi loin pour trouver de bons bénéfices, étant donné l'ampleur du marché intérieur de la France et les ressources inépuisables de son domaine colonial. Mais nous avons dit que les placements en Roumanie seraient avantageux, à la fois pour l'industrie et pour le commerce extérieur.

Nous pouvons même aller plus loin et dire que l'industrie, comme le commerce, a besoin de l'appui des banques, pour affronter la concurrence, sans avoir à craindre la perspective d'un crédit obtenu à des conditions onéreuses.

Aujourd'hui les grandes banques à capital français font presque complètement défaut en Roumanie (1). Au contraire, les entreprises allemandes, surtout les sociétés pétrolifères, ne sont que des filiales des grandes banques berlinoises, comme la Deutsche Bank et les autres.

1. Voici quelles seraient, d'après M. le Dr Raducanu, les banques étrangères intéressées dans les principales entreprises bancaires roumaines :

a) Direction der Disconto-Gesellschaft, Bleichröder (Berlin) à la Banque générale roumaine.

b) Pester Ungarische commerciale Bank (Budapest), Berliner Handels Gesellschaft Berlin), Bank für Handel und Industrie (Berlin) et Banque de Paris et des Pays-Bas (Paris) à la Banque Marmorosch Blank et Comp.; c) K. K. Privilegierte Oesterreichische Länderbank (Vienne), Niederoesterreichische Escomptgesellschaft (Vienne) à la Banque de crédit roumain; d) Wiener-Bankverein (Vienne), Banque de l'Union parisienne (Paris), Anglo-oesterreichische Bank (Vienne) et le Crédit anversois (Anvers) à la Banque commerciale roumaine. (Voir *Viata Romaneasca*, n° 7 et 8, 1913, p. 57).

Nous devons signaler la tentative faite en 1913 pour la constitution d'une banque franco-roumaine, au capital de 3 millions de francs.

Son but était de procurer du crédit sur le marché français, aux producteurs et commerçants roumains, de faciliter les relations d'affaires entre la France et la Roumanie. Le prospectus nous disait que la banque aurait pour objet la création d'entreprises financières, commerciales, industrielles et agricoles, elle devait faire en outre des opérations d'importation, c'est-à-dire se charger de la représentation et du placement des produits de toute nature. Elle devait également s'occuper des exportations.

En ce qui concerne les opérations d'importation, les clients de la banque devaient bénéficier de certains avantages :

1° Le profit de la banque sur les exportations devait être modéré et de nature à attirer une nombreuse clientèle, la commission que la banque toucherait pour les affaires conclues par son entremise, étant fixe.

2° Cette banque pourrait accorder aux importateurs, grâce à la confiance qu'elle inspirerait aux maisons représentées par elle, un crédit plus large que les maisons de commission actuelles. Aujourd'hui les exportateurs français ne connaissent pas suffisamment le marché importateur. C'est peut-être à cause de cette méconnaissance du marché que les exportateurs français ne font pas, surtout dans les circonstances difficiles, le crédit nécessaire aux commerçants

roumains (1). Nous croyons que des établissements financiers, à capital français, remédieraient à cet état de choses.

Il est impossible de séparer tout à fait, l'industrie, le commerce et les banques. Ce sont autant de branches de l'activité économique, solidaires et qui doivent s'entr'aider.

Pour donner une plus grande extension aux entreprises industrielles et au commerce, la création d'une chambre de commerce française à Bucarest serait vivement désirable. Elle pourrait signaler aux capitaux français, les affaires intéressantes, faciliter la création de maisons de commission, étudier enfin toutes les questions touchant au commerce, à l'industrie, au crédit, aux transports entre la Roumanie et la France.

En ce qui concerne les transports maritimes, une compagnie française, la compagnie Fraissinet, assure le service entre Marseille et les ports roumains. Les bâtiments du service maritime roumain, qui desservent la ligne Danube-Rotterdam, ne font pas escales dans les ports français de l'Europe. Ils font escale à Alger.

Voici les chiffres des importations et des exportations pour la période 1906-1911 :

1. Voir H. Lefeuvre-Méaulle. *La Roumanie* (rapport commercial), Paris, 1914, p. 113.

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906 . .	11.962	19.413.118	263.444	28.174.758
1907 . .	12.607	20.374.514	301.091	32.423.813
1908 . .	12.612	23.288.169	224.719	27.789.383
1909 . .	13.132	23.677.076	224.216	27.502.203
1910 . .	13.004	25.627.410	344.461	46.874.515
1911 . .	17.974	35.361.902	351.870	48.878.667

L'écart entre la statistique roumaine et la statistique française, est considérable :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS (valeurs)	
	Statistique roumaine	Statistique française	Statistique roumaine	Statistique française
1909	23.677.076	10.794.000	27.502.203	41.408.000
1910	25.627.410	9.977.000	46.874.515	88.521.000
1911	35.361.902	10.683.000	48.878.667	175.119.000

Les marchandises importées, les plus importantes, sont les soies et industries dérivées, confections, véhicules, laines, poils, etc.

Soies et industries dérivées :

	Tonnes	Francs
1906	60	3.185.663
1907	45	2.267.775
1908	59	3.066.990
1909	64	3.251.775
1910	87	4.388.855
1911	100	5.005.225

A l'exportation la catégorie la plus importante a été celle des céréales :

	Tonnes	Francs
1906	124,563	15,274,378
1907	144,175	19,391,288
1908	56,131	8,808,418
1909	46,230	6,940,069
1910	170,694	27,978,259
1911	191,504	28,989,573

Le blé, le maïs, l'avoine, le seigle, etc. ont été exportés en grandes quantités en France, au courant des dernières années.

Le pétrole et les bitumes tiennent aussi une place importante. Les légumes et le bois, sont, après le pétrole, les produits d'exportation les plus importants.

GRÈCE

Le commerce entre la Grèce et la Roumanie n'a été, jusqu'à présent, que très limité. Plusieurs causes y ont contribué.

D'abord, des relations politiques assez tendues entre les deux pays, ont eu leur répercussion sur le mouvement commercial. Plusieurs fois la navigation a été entravée et la ligne du service maritime, dont les bateaux font escale au Pirée a dû suspendre ses voyages.

La communication par terre entre les deux pays est restée impossible, le réseau des chemins de fer grecs n'étant pas relié au réseau européen. Même si cette jonction était faite, une communication par terre entre la Roumanie et la Grèce serait extrême-

ment coûteuse, les transports devant remonter jusqu'à Budapest, pour descendre ensuite à l'intérieur de la péninsule des Balkans.

La situation est sur le point de changer. La jonction des chemins de fer va être faite et le futur pont serbo-roumain sur le Danube rendra plus faciles les communications par terre. Quoique les relations par mer soient les plus pratiques, les transports terrestres présentent leurs avantages. Dans l'éventualité d'une guerre où serait impliquée la Turquie, la fermeture des Dardanelles pourrait rendre la navigation impossible. Les communications entre la Roumanie et la Grèce seraient alors assurées par voie ferrée.

Les relations commerciales entre les deux pays deviendront peut-être plus actives, par suite de l'agrandissement de la Grèce. Le port de Salonique, autrefois situé sur territoire ture, est visité par les bâtiments du service maritime roumain. Etant donnée la situation avantageuse de ce port et la richesse des régions qui l'entourent, il est à prévoir que le trafic maritime deviendra de plus en plus important. Nous croyons que Salonique et toute la Grèce, par sa proximité des continents asiatique et africain, est susceptible de devenir un centre d'échanges internationaux. Les ports actuels de Grèce, agrandis et mieux outillés, mis en communications rapides et moins coûteuses avec les centres de consommation, pourraient jouer un rôle analogue à celui des grands ports de l'Europe occidentale.

Voici quelle est la situation du commerce gréco-roumain :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	1.342	944.788	9.072	1.056.511
1907 . . .	1.480	612.622	5.281	497.706
1908 . . .	17.809	1.469.426	6.029	631.334
1909 . . .	2.319	1.364.776	7.119	666.015
1910 . . .	3.517	1.737.490	10.277	895.533
1911 . . .	5.201	1.932.004	7.803	807.509

Les importations consistent surtout en fruits, coloniales, boissons, huiles végétales, etc. On a surtout exporté en Grèce du bois et des céréales. Les autres catégories d'exportation sont tout à fait insignifiantes.

On a récemment parlé d'une convention postale gréco-roumaine. Sans que la conclusion d'un pareil acte soit d'une grande importance au point de vue du commerce extérieur des deux pays, on peut en présager favorablement.

ITALIE

C'est aujourd'hui un commerce assez actif, mais qui demande encore d'améliorations.

Dans la période 1906-1911 le commerce extérieur entre l'Italie et la Roumanie a été le suivant :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906.	. . .	18.743	18.212.206	759.863	91.273.851
1907.	. . .	29.782	20.548.688	311.568	44.366.079
1908.	. . .	17.041	21.510.120	231.980	34.378.705
1909.	. . .	22.072	17.676.649	269.404	33.998.007
1910.	. . .	21.721	21.744.144	474.460	68.671.677
1911.	. . .	22.012	28.591.518	376.989	49.592.099

La balance est positive pour la Roumanie. La comparaison des statistiques nous donne les différences suivantes, pour les trois dernières années :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		Statistique roumaine	Statistique italienne	Statistique roumaine	Statistique italienne
1909.		17.676.649	8.518.437	33.998.007	55 180.262
1910.		21.744.144	15.070.266	68.671.677	82.149.513
1911.		28.591.518	23.447.827	49.592.099	120.914.147

Parmi les importations, pour la période 1906-1911, les catégories de marchandises de provenance italienne les plus importantes ont été : les textiles végétaux et industries dérivées, les laines, poils et ouvrages de ces matières, véhicules, fruits et coloniales, confections, etc.

A l'exportation, les céréales viennent au premier rang :

	Tonnes	Francs
1906	669.912	83.636.515
1907	259.900	40.142.750
1908	164.290	27.538.218
1909	162.556	24.291.581
1910	398.063	61.544.962
1911	329.886	44.403.989

Les autres catégories de marchandises exportées sont : les animaux vivants, bois et industries dérivées, pétroles et bitumes, notamment les résidus de pétrole, etc.

HOLLANDE

Nous nous sommes occupé indirectement, dans un précédent chapitre, des relations commerciales entre la Roumanie et la Hollande, et nous avons insisté sur le rôle d'intermédiaire que la Hollande est souvent appelée à tenir entre les exportateurs roumains et les importateurs étrangers.

Par sa situation à l'embouchure du Rhin, elle attire une quantité considérable de marchandises de l'intérieur du continent et reçoit les produits qu'elle distribue entre différents pays.

L'État roumain n'a épargné aucun sacrifice pour rendre plus étroites les relations entre la Hollande et la Roumanie. Il a créé un service de navigation Danube-Rotterdam, sûr et régulier, pour les exportations de céréales et autres produits à destination de la Hollande. Cette ligne est desservie par quatre cargo-boats ; les départs ont lieu tous les trente jours environ. Pendant l'hiver, lorsque la navigation sur le Danube est suspendue, les bateaux partent de Constantza. Ils font escale, à l'aller, à Constantinople et à Alger, et au retour, à Alexandrie.

Au courant de l'année 1910-1911 (1), cette ligne a

1. Voir la *Statistique du service maritime roumain pour l'année 1910-1911*. Bucarest, 1913.

été desservie par 5 cargo-boats, qui ont fait en tout 43 voyages. Elle a transporté de Roumanie vers Rotterdam en 1910-1911 63.369 tonnes de céréales et dérivés, 2.066 tonnes de bois et 378 tonnes d'autres marchandises. La même année, elle a transporté de Rotterdam vers Alexandrie et les ports roumains 33.213 tonnes de charbon, 2.966 tonnes de fer brut, 33.084 tonnes de produits divers.

Voici maintenant les chiffres des importations et des exportations pour la période de 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	7.772	3.597.035	484.994	54.840.444
1907. . .	12.416	5.534.207	659.484	91.728.582
1908. . .	14.128	5.650.082	415.904	60.019.960
1909. . .	20.295	5.360.216	357.624	49.491.209
1910. . .	28.426	5.818.427	700.089	99.110.792
1911. . .	12.775	4.806.253	583.634	76.907.145

Les différences entre les statistiques douanières des deux pays, pour les années 1909, 1910 et 1911, ressortent du tableau suivant :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Statistique roumaine	Statistique hollandaise	Statistique roumaine	Statistique hollandaise
1909.	5.360.216	15.209.083	49.491.209	81.457.033
1910.	5.818.427	8.379.072	99.110.792	143.320.524
1911.	4.806.253	16.637.525	76.907.145	171.799.557

Les métaux tiennent une grande place dans les importations ; les textiles végétaux et industries dérivées, fruits et coloniales viennent ensuite.

Les exportations représentent des sommes plus importantes. Les principales catégories de marchandises exportées ont été : les céréales, le bois, les légumes et le pétrole. La catégorie des céréales est de beaucoup la plus importante :

	Tonnes	Francs
1906	392.918	46.901.791
1907	561.942	83.106.717
1908	336.810	53.545.872
1909	269.992	40.763.287
1910	590.614	85.864.984
1911	583.634	79.907.145

RUSSIE

Malgré le voisinage immédiat de la Russie et de la Roumanie, leurs relations commerciales sont assez limitées. Il faut en chercher la cause dans la production, sensiblement pareille, des deux pays.

Voici quelles ont été les importations et les exportations au cours de la période 1906-1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906. . .	35.831	10.336.490	23.221	2.722.742
1907. . .	34.135	9.439.308	43.338	5.703.378
1908. . .	41.068	12.736.898	47.015	7.891.147
1909. . .	33.192	10.780.158	25.734	4.128.992
1910. . .	28.094	11.771.107	20.357	6.261.849
1911. . .	33.265	13.541.937	36.213	6.971.017

La balance du commerce a été, pendant toute cette période, défavorable à la Roumanie.

La comparaison des statistiques russe et roumaine montre des différences formidables à l'importation, tandis que pour les exportations, les chiffres se rapprochent.

Parmi les marchandises importées, les produits alimentaires d'animaux constituent la catégorie principale. Viennent ensuite les animaux vivants, les céréales, les légumes, etc.

Les exportations ne présentent pas grande importance. La catégorie la plus notable est celle des animaux vivants. Les autres catégories, par ordre décroissant, sont : les céréales, les produits alimentaires d'animaux, les peaux et objets en peau, bois et industries dérivées, terres, pierres et produits de ces matières, etc.

SERBIE

La Serbie n'entretient que des relations insignifiantes avec la Roumanie. Les besoins du marché serbe ont été réduits jusqu'à présent et ne pouvaient trouver satisfaction en Roumanie.

Les communications sont très difficiles ; il n'y a pas sur le Danube, de grands ports serbes en face des ports roumains, pour établir des lignes de navigation. En outre, les ports existants ne sont pas desservis par des lignes de chemin de fer.

Les bâtiments qui remontent le Danube, des ports roumains à Belgrade rencontrent un autre obstacle : les portes de fer. Nous avons parlé du tarif élevé établi par l'État hongrois pour le passage des bateaux ;

les marchandises roumaines qui prendraient cette voie, seraient placées dans une situation désavantageuse sur le marché serbe, en face des produits similaires étrangers, par exemple les produits autrichiens. Mais la jonction des réseaux serbe et roumain sera bientôt faite; elle ouvrira, croyons-nous, de nouvelles perspectives au commerce des deux pays.

Voici les chiffres du commerce extérieur pour les années 1906-1911 :

		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
		<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906	. . .	9.278	327.920	20.257	724.314
1907	. . .	21.458	663.927	28.265	898.136
1908	. . .	10.882	311.776	25.291	829.048
1909	. . .	9.998	463.010	27.584	1.309.726
1910	. . .	12.397	506.237	19.411	759.926
1911	. . .	9.961	254.583	8.936	715.813

La balance a toujours été favorable à la Roumanie. On importe du bois et produits des industries dérivées, animaux vivants, métaux, ouvrages de métal, produits miniers, etc.

On exporte des eaux minérales et sels, céréales et dérivés, laines, poils et ouvrages de ces matières, pétrole et bitumes, etc.

TURQUIE

Le mouvement commercial entre la Roumanie et la Turquie était très actif autrefois, mais petit à petit les échanges ont diminué d'importance et la Tur-

quie, jadis la première parmi les États qui commerçaient avec la Roumanie, perdit son rang au profit des grandes puissances européennes.

Aujourd'hui, ce commerce accuse depuis 1906, une tendance à la hausse.

La création du service maritime roumain, qui met en communication directe la Roumanie avec la capitale de l'empire ottoman, a beaucoup contribué à cette recrudescence. Tous les bâtiments de la ligne orientale et de la ligne occidentale font escale à Constantinople.

Depuis quelques années, un câble sous-marin relie Constantza et Constantinople. C'est encore une facilité dont le commerce profitera.

La production toujours croissante de quelques industries roumaines trouve un très bon débouché en Turquie où leurs produits sont très recherchés. Le pétrole, le bois, les farines sont exportés depuis quelques années en grande quantité. Le territoire étendu de la Turquie, sa population considérable, rendent plus facile aux marchandises roumaines la lutte contre la concurrence étrangère, grâce aux distances relativement petites qui séparent les deux États.

Pour la Turquie d'Asie, tous les efforts de la Roumanie se sont dirigés jusqu'ici vers les côtes méditerranéennes de l'Anatolie et vers la Syrie où elle a envoyé des attachés commerciaux. Ce sont les ports situés le long de cette côte, qui sont desservis par les bâtiments du service maritime. Une ligne de na-

vigation sur la Mer Noire aurait pour objet de préparer la pénétration commerciale vers l'Arménie. Nous avons vu que les intérêts de plusieurs branches du commerce réclament l'établissement d'un service sur les côtes de la Bulgarie, de la Turquie et de l'Asie mineure.

Voici les importations et les exportations de 1906 à 1911 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . .	74.292	15.847.766	207.824	27.974.873
1907 . .	93.555	18.593.264	205.134	30.921.877
1908 . .	70.931	14.291.365	147.900	19.348.012
1909 . .	56.420	11.607.149	156.303	21.473.690
1910 . .	57.224	13.851.123	127.070	18.600.171
1911 . .	50.598	13.583.204	148.799	21.030.477

Pendant cette période on a surtout importé des fruits et coloniales, légumes, huiles végétales, sucre, produits alimentaires d'animaux, laines, poils, etc.

Parmi les exportations, les céréales occupent la première place, suivies par le bois, les métaux, le pétrole, le sucre, etc. Parmi les dérivés des céréales, les farines sont les plus importantes.

La statistique douanière roumaine nous fournit aussi des données relatives aux relations commerciales de la Roumanie avec la Suisse, l'Espagne et les Etats-Unis. La valeur des produits échangés avec eux, est loin d'être négligeable ; mais, puisque l'intérêt qu'ils présentent pour la Roumanie est moindre, nous nous bornerons à quelques notions sommaires.

SUISSE

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906	893	7.493.275	1.408	214.018
1907	713	6.491.025	184	49.630
1908	936	7.655.527	787	158.276
1909	1.056	6.994.076	206	79.914
1910	1.020	8.452.096	316	112.666
1911	1.177	10.802.912	570	192.729

On a surtout importé les articles suivants : soies et produits dérivés, horlogerie, textiles végétaux et industries dérivés, confections, etc.

On a exporté des produits alimentaires d'animaux, céréales, arbres, etc.

En réalité les exportations de céréales en Suisse doivent être supérieures à celles indiquées par la statistique roumaine, une grande partie de ces céréales entrant par l'Allemagne et une autre par l'Italie.

ESPAGNE (1)

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906	—	—	—	—
1907	—	—	—	—
1908	3.581	372.755	16.483	2.121.126
1909	3.261	724.739	6.967	741.548
1910	249	631.670	23.434	3.311.713
1911	249	528.487	40.019	4.736.616

1. Dans les années 1906 et 1907, les chiffres relatifs au commerce avec l'Espagne, ont été passés dans la statistique douanière à la rubrique « autres pays ».

On importe des textiles, du bois, des métaux, etc.
On a exporté des céréales,

ÉTATS-UNIS (1)

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Francs	Tonnes	Francs
1906	—	—	—	—
1907	—	—	—	—
1908	—	—	—	—
1909	—	—	—	—
1910	3.419	3.630.264	876	259.498
1911	12.144	12.886.617	3.899	249.445

La plupart des importations consistent en machines, huiles végétales et textiles. Les exportations sont insignifiantes.

Hormis les États dont nous nous sommes occupé, la statistique douanière roumaine réserve une rubrique spéciale à Gibraltar, pour les exportations seulement. Nous avons montré quelle est la raison d'être de cette rubrique.

Il existe encore une rubrique intitulée « Autres pays ». On y faisait rentrer, jusqu'en 1908, l'Espagne et jusqu'en 1910, les États-Unis. Par contre des États qui figuraient autrefois séparément dans la statistique, comme la Suède et la Norvège, y sont aujourd'hui compris.

1. Jusqu'en 1910 les États-Unis figuraient dans la rubrique « autres pays ».

CHAPITRE III

Etude des voies du commerce

Nous nous sommes rendu compte, dans les chapitres qui précèdent, de l'importance des moyens de transport relativement au commerce d'un pays.

Nous avons montré combien le manque de moyens de communication pouvait paralyser les échanges.

Parmi les différents modes de transport, il est certain que le transport par eau est le plus avantageux pour le commerce. Nous savons à quelle servitude économique sont condamnés les pays qui n'ont pas d'issue à la mer. Il en est ainsi pour la Serbie. Les communications par terre peuvent, soit par des tarifs exceptionnellement élevés, ou par toutes autres manœuvres, devenir inaccessible au commerce. Le pays se trouve alors dans l'alternative d'accepter des conditions nuisibles pour ses intérêts ou de voir son commerce succomber.

La Roumanie s'est trouvée dépourvue de mer libre jusqu'en 1877-1878, lorsqu'elle reçut la province de la Dobroudja, sur la Mer Noire. Le Danube, dont elle se servait jusque-là pour son commerce, est une

très bonne voie navigable, mais il est inutilisable pendant l'hiver.

Depuis 1878, on a fait des grands efforts en faveur de la navigation maritime. La construction du port de Constantza, celle d'un grand pont sur le Danube et d'une voie ferrée mettant en communication directe le pays avec la mer, la création du service maritime roumain, ont été d'un très grand profit pour notre commerce extérieur.

Le Danube arrose le territoire roumain sur une longueur de 906 kilomètres. Sur la mer Noire, la Roumanie possède actuellement 293 kilomètres de côtes (1).

Voici les chiffres des importations et des exportations pendant la période 1906-1911, suivant les voies de transport.

Marchandises importées

	PAR EAU		PAR TERRE	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . .	377.957	132.334.660	356.395	289.779.465
1907 . .	652.839	178.203.154	281.953	252.305.961
1908 . .	604.877	142.881.902	266.313	271.176.577
1909 . .	456.599	97.230.881	259.421	271.069.218
1910 . .	515.748	140.078 010	255.768	269.637.566
1911 . .	595.712	184.597.328	390.588	385.147.699

1. Avant la guerre balkanique, ce littoral avait une longueur de 212 kilomètres.

Marchandises exportées

	PAR EAU		PAR TERRE	
	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Francs</i>
1906 . .	3.874.370	456.165.432	338.961	35.194.746
1907 . .	3.820.826	509.011.114	379.137	45.007.517
1908 . .	2.486.893	343.021.000	335.832	36.409.871
1909 . .	2.826.785	402.285.892	470.469	62.770.787
1910 . .	4.251.344	577.358.338	237.284	39.146.534
1911 . .	4.890.443	634.070.958	499.837	57.649.450

L'examen de ces chiffres nous conduit aux considérations suivantes. En ce qui concerne les importations, les quantités transportées par eau et par terre sont plus ou moins rapprochées ; le fait est notable en 1906 principalement. Si nous envisageons la valeur de ces importations, il en est tout autrement. La valeur des importations par terre représente le double de la valeur des importations par eau. La raison en est bien simple. La statistique du commerce extérieur nous apprend que les marchandises importées représentant les plus grandes valeurs, sont : les métaux, les textiles végétaux et les produits dérivés, les machines, les véhicules, les laines, poils et ouvrages de ces matières, les confections, etc. La plupart des objets entrant dans ces catégories ont déjà incorporé beaucoup de travail, et par conséquent coûtent cher. Or les articles chers sont presque toujours expédiés par rail. Le coût du transport est minime en proportion de la valeur des produits transportés. C'est pourquoi les importations de la Roumanie par voie de

terre, ont une plus grande valeur que les autres. On n'importe par eau que les matières premières, le combustible, notamment le charbon, et généralement des produits dont la petite valeur est hors de proportion avec ce que coûterait leur transport par voie de terre.

Pour les exportations, la différence entre les deux voies de transport est énorme, tant au point de vue des quantités, que des valeurs. En 1910, par exemple, la quantité des marchandises exportées par voies de terre n'était que de 237.284 tonnes, tandis que les exportations par eau se montaient à 4.890.443 tonnes. L'écart est identique entre les valeurs.

L'explication doit être cherchée dans la nature des produits. La majeure partie des exportations roumaines sont des produits bruts, du sol ou du sous-sol, n'ayant pas encore subi de transformation : céréales, pétroles, légumes et arbres. Ces marchandises représentent une valeur assez faible sous un volume considérable ; elles sont exportées de préférence par eau.

Il est donc certain que le transport par eau intéresse particulièrement le commerce de la Roumanie.

Voici quelques chiffres sur le mouvement des bâtiments entrés et sortis dans les ports roumains, de 1906 à 1911.

Navigation fluviale

BATIMENTS ENTRÉS			BATIMENTS SORTIS		
Nombre	Tonnage	Chargement	Nombre	Tonnage	Chargement
(Tonnes métr.)			(Tonnes métr.)		
1906	31.135	6.773.011	31.070	6.963.477	2.951.742
1907	28.826	6.275.600	28.369	6.114.661	2.428.946
1908	30.504	6.529.423	30.200	6.490.816	1.972.049
1909	28.969	6.215.320	28.899	6.191.415	2.015.349
1910	33.976	7.526.466	33.979	7.553.405	3.056.785
1911	35.054	8.007.815	34.829	7.975.153	3.625.768

La navigation fluviale est devenue de plus en plus active au cours de cette période.

Navigation maritime

BATIMENTS ENTRÉS			BATIMENTS SORTIS		
Nombre	Tonnage	Chargement	Nombre	Tonnage	Chargement
(Tonnes métr.)			(Tonnes métr.)		
1906	2.644	3.124.534	2.625	3.092.238	2.642.654
1907	2.514	3.037.064	2.507	3.109.284	2.435.486
1908	2.384	2.739.930	2.364	2.719.634	1.904.136
1909	2.492	3.030.351	2.494	3.088.813	2.354.819
1910	2.761	3.504.342	2.750	3.514.487	3.301.836
1911	3.031	3.705.816	3.019	3.694.344	3.582.677

La navigation maritime a suivi la même marche que la navigation fluviale.

L'augmentation d'intensité dans le mouvement des ports a été parallèle à celle du commerce extérieur ; l'accroissement des importations et des exportations a eu pour conséquence le passage d'un plus grand nombre de bâtiments.

Le pavillon national a représenté dans le

	Tonnage	Chargement	Nombre des bâtim.
	—	—	—
1906 . . .	16,9 ‰	18,7 ‰	29,9 ‰
1907 . . .	18,1 —	22,1 —	30,3 —
1908 . . .	19,0 —	24,1 —	33,5 —
1909 . . .	18,1 —	21,7 —	31,0 —
1910 . . .	20,0 —	22,6 —	32,0 —
1911 . . .	20,8 —	25,3 —	32,7 —

La part prise dans cette activité par les bâtiments roumains, s'est accrue lentement ; il reste une place importante aux navires étrangers. C'est une situation désavantageuse pour nous ; on évalue à 70 millions de francs le prix que paye annuellement la Roumanie aux flottes étrangères qui lui apportent des marchandises ou en transportent pour son compte. Les transports maritimes ont été un peu négligés jusqu'ici ; c'est une branche d'activité qui pourrait donner de très beaux profits aux capitaux qui s'y consacraient.

Dans la navigation fluviale, la situation du pavillon roumain est assez bonne et dépasse de beaucoup celle des autres pavillons étrangers. Les bâtiments qui fréquentent aujourd'hui le Danube appartiennent au service de la navigation fluviale roumaine, aux sociétés de navigation autrichienne, hongroise, russe et à la société anonyme roumaine de navigation « Dunărea ».

Il faut faire rentrer en ligne de compte un nombre de 630 chalands (appartenant à 320 armateurs) et de

80 remorqueurs, répartis de la manière suivante, par nationalités (1) :

Roumains,	240	chaland	ayant un tonnage de 245.000 t. et 32 remorq.				
Grecs,	252	—	—	—	210.500 t.	25	—
Autrichiens,	59	—	—	—	72.800 t.	14	—
Italiens,	18	—	—	—	20.800 t.	7	—
Français,	13	—	—	—	17.000 t.	1	—
Bulgares,	11	—	—	—	12.700 t.	1	$\frac{2}{7}$
Anglais,	11	—	—	—	10.300 t.		
Ottomans,	11	—	—	—	7.500 t.		
Allemands,	5	—	—	—	7.000 t.		

La situation du pavillon roumain est beaucoup moins enviable en ce qui concerne la navigation maritime.

L'État possède un service maritime, dont nous avons parlé à plusieurs reprises. Ce service fait fonctionner une ligne occidentale Danube-Rotterdam et plusieurs lignes orientales. Celles-ci sont de deux sortes : ce sont d'abord des lignes de bateaux-poste, qui ne peuvent guère rendre de grands services au commerce ; ce sont ensuite deux lignes commerciales de cabotage, la ligne de l'Archipel et celle de Syrie. Les lignes de bateaux-poste qui vont jusqu'à Alexandrie ne peuvent charger que très peu de marchandises. D'autre part leur itinéraire, leur horaire fixe, ne peuvent convenir à une ligne marchande dont les frais doivent être limités et les escales plus ou moins longues afin de compléter les chargements en cours de route. Le ser-

1. Voir la *Revue des ports et de la navigation commerciale*. Braïla n° 3, 1913.

vice maritime roumain est chaque année en déficit de plusieurs millions.

La question du développement de la marine de commerce roumaine a été longuement discutée dans la presse, les derniers temps. On a lancé plusieurs propositions, dont voici quelques-unes des plus ingénieuses ; elles émanent d'une personnalité très compétente (1).

La Roumanie devrait accorder des subventions. Les grandes puissances navales, l'Angleterre et la France, accordent des primes et des subventions à leur marine marchande.

Une autre proposition tendait à la concession de l'exploitation du service maritime roumain, à une société privée, subventionnée par l'État, en échange d'un service postal régulier. Ce serait une combinaison analogue à celle qui existait en France, entre l'État et plusieurs grandes compagnies, jusqu'à la convention actuellement en vigueur.

Une dernière solution serait la formation d'une société, comptant l'État parmi ses actionnaires. L'État ferait apport des bâtiments qu'il possède aujourd'hui et recevrait un nombre proportionnel d'actions. Il aurait ainsi le contrôle sur l'administration de la société.

Ni l'une, ni l'autre de ces solutions n'a été mise en pratique, jusqu'à présent. Toutefois un mouvement

1. Voir dans le n° 10, 1913 de la *Revue des ports et de la navigation commerciale* : La question du service maritime roumain par C. Boeresco (sous-directeur du service maritime roumain).

se dessine dans l'opinion en faveur du renforcement de la marine marchande ; il s'est constitué récemment une compagnie roumaine de navigation maritime (1), au capital de 20 millions de francs. Cette compagnie va créer plusieurs lignes de navigation pour les marchandises exclusivement. Il est probable qu'une convention entre l'État et la société, fixera la sphère d'activité de chacun, pour empêcher une concurrence nuisible au deux.

Au moment où nous écrivons ces pages, on annonce un projet : il s'agit de la constitution d'une société roumaine de navigation fluviale, également pour les marchandises.

L'initiative privée a compris l'importance de cette branche d'activité et s'est mis en mesure de faire appel aux capitaux roumains.

A la suite des événements de 1913, il est probable que la question des transports par eau, trouvera une heureuse solution ; les entreprises nouvellement lancées paraissent le présager. Une partie des marines grecque et bulgare qui jusqu'alors effectuaient le transport des produits de, ou pour la Roumanie, verront s'ouvrir devant eux de nouveaux horizons ; le pavillon roumain doit profiter du moment pour les remplacer. L'agrandissement de son littoral et l'augmentation du nombre de ses ports l'aideront à accomplir cette tâche.

1. La société « Romania », constituée en 1913, par un groupe formé par la Banque Marmorosch Blank et Comp., la Banque d'escompte de Bucarest, la Banque agricole et la Banca romaneasca.

Les transports par terre, notamment les chemins de fer, réclament eux aussi beaucoup d'améliorations. Un emprunt intérieur de 428 millions de francs a été voté par le Parlement en 1913. Il est destiné à compléter le réseau des chemins de fer, et à le doter du matériel roulant et des installations nécessaires pour son bon fonctionnement.

TROISIÈME PARTIE

LE RÈGLEMENT DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Lorsque nous nous sommes occupé, au début de notre étude, du commerce extérieur de la Roumanie de 1875 à 1905, nous avons montré combien les signes de la balance du commerce étaient parfois en désaccord avec l'état de prospérité d'une nation.

Il est des pays, commerçants et riches, dont la balance commerciale se solde chaque année par un déficit ; cela ne veut pas dire que de tels pays aillent à la ruine, tant s'en faut, car l'équilibre final de la balance des comptes est assuré par d'autres éléments.

La balance des compte de l'Angleterre, par exemple, est toujours négative, mais il ne faut pas oublier que l'Angleterre touche des intérêts pour les capitaux qu'elle place à l'étranger ; ses navires transportent chaque année une quantité considérable de marchandises appartenant aux nations étrangères ; enfin l'or et l'argent pénètrent abondamment à l'intérieur du pays, avec les étrangers qui viennent y séjourner.

En dépit de la balance négative du commerce ex-

térieur de la Roumaine, de 1875 à 1900, il est certain que la fortune nationale s'est beaucoup accrue au cours de cette période. A partir de 1902, la balance devient positive, par l'adoption d'un nouveau mode de calcul des importations. Nous savons qu'antérieurement à cette date, la valeur des importations, enregistrée par les statistiques, était de beaucoup supérieure à la réalité.

Depuis 1900, la valeur des exportations, a dépassé celle des importations, sauf en 1904 et en 1908. Ces déficits, relativement minimes, devraient-ils se répéter, qu'il ne faudrait pas en déduire une perte équivalente pour le pays.

Des auteurs, comme le professeur allemand C. Rathgen, ont prédit un désastre à la Roumanie, si la balance du commerce lui restait défavorable. M. Rathgen généralisait ses prévisions aux pays tels que la Grèce, le Portugal et la Turquie, dont la balance s'est parfois soldée par un déficit.

On a refuté cette assertion (1). Si les importations dépassent les exportations, il faut encore tenir compte d'un fait : c'est que ces importations consistent principalement en produits qui sont des moyens de production pour le pays importateur. Ce sont des machines pour les usines nouvellement installées, des machines agricoles, des véhicules, des rails de chemin de fer, etc. Tous ces objets contribuent à déve-

1. Voir I Raducanu. Die deutsch-rumänischen Handelsbeziehungen, article paru dans le *Schmoller's Jahrbuch*, Berlin, 1904.

lopper l'activité économique du pays, et rendent un peu plus tard, la balance du commerce positive.

Les pays neufs connaissent toujours cette phase. Au début de leur existence, ils empruntent à l'étranger les moyens nécessaires pour s'organiser, pour exploiter leur sol et leur sous-sol. Puis peu à peu, ils se développent et leurs propres ressources suffisent un jour à leurs besoins.

La Roumanie est sortie depuis quelques années, de cette période initiale. La situation économique est aujourd'hui bien consolidée. Les statistiques douanières enregistrent chaque année des excédents en faveur du pays. La solidité de cette situation apparaît nettement, lorsqu'on suit le cours des remises au courant de la guerre des Balkans. Ce cours n'est plus sujet depuis longtemps aux brusques fluctuations d'autrefois ; durant cette année d'angoisse, malgré l'arrêt partiel des exportations, la dépréciation des remises pour la Roumanie représente à peine le quart de celle des remises pour les autres États des Balkans.

Examinons maintenant la balance des comptes pendant la période 1906-1911.

Nous ferons d'abord la balance du commerce, nous ferons ensuite celle de l'or et de l'argent. Nous ajouterons les sommes envoyées à l'extérieur pour le paiement des intérêts de la dette publique, ainsi que l'argent dépensé par les Roumains à l'étranger. Après avoir apporté les corrections nécessaires aux chiffres

de la statistique, nous serons à même d'établir la balance des comptes.

Commençons par la balance générale du commerce.
En voici les chiffres :

	Importations	Exportations	Balance
	<i>Francs</i>	<i>Francs</i>	<i>Francs</i>
1906 . . .	337.537.985	455.858.406	+ 118.320.421
1907 . . .	430.509.115	554.018.631	+ 123.509.516
1908 . . .	414.058.479	379.430.871	— 34.627.608
1909 . . .	368.300.099	465.056.619	+ 96.756.520
1910 . . .	409.715.576	616.504.875	+ 206.789.299
1911 . . .	569.745.027	691.720.408	+ 121.975.381
1906-1911 .	2.529.866.281	3.162.589.810	+ 632.723.529

Pour vérifier l'exactitude de ces chiffres, il est bon de connaître comment sont établis les prix qui servent de base aux évaluations. Une distinction est nécessaire.

En ce qui concerne les exportations, il existe un système mixte qui fait à la fois usage de prix fixe et de prix variant chaque année. On calcule annuellement les prix des produits les plus importants, comme les céréales ; ces produits représentent 95 % du total des exportations roumaines. Pour les autres marchandises, les prix ont été fixés une fois pour toutes en 1906, par une commission spéciale.

Au cours des précédentes périodes, nous avons vu que les déclarations des commerçants étaient généralement au-dessous de la réalité des quantités de marchandises exportées. La fraude n'est pas aussi répandue pendant la période 1906-1911. Le service

des douanes exerce un contrôle sévère ; les marchandises sont régulièrement pesées avant leur départ. Les quantités indiquées par les statistiques roumaines, surtout en ce qui concerne les céréales, présentent toutes garanties possibles d'exactitude.

La plupart des céréales sont chargées à Galatz ou à Braïla, et doivent passer par Soulina, avant d'entrer dans la Mer Noire. A Soulina, elles sont à nouveau examinées par les autorités douanières, qui corrigent les erreurs commises dans les déclarations émanant des commerçants, ou dans les registres des bureaux douaniers de Galatz-Braïla et ailleurs.

Comme les céréales forment le gros des exportations roumaines, les statistiques sur la valeur totale des exportations ne peuvent être loin de la vérité.

Pour les importations, la statistique roumaine se sert de prix fixes, établis par la commission, en 1906 ; on a calculé le prix des différents articles à la frontière roumaine. Les frais de transport jusque-là, sont donc compris dans ces tarifs.

Puisque les données de la statistique roumaine sont exactes, comment peut-on expliquer les différences considérables qui existent entre les valeurs fournies par elle, et celles que donnent les statistiques étrangères.

Voici, en effet, la valeur des exportations roumaines dans quelques États, pour l'année 1911, suivant les deux sources :

	Suivant la statistique roumaine	Suivant la statistique étrangère
	<i>Francs</i>	<i>Francs</i>
Angleterre	55.980.190	165.277.025
Autriche-Hongrie .	62.873.702	82.057.500
Belgique	263.467.703	245.239.000
Bulgarie	5.944.908	8.723.735
Suisse	192.729	32.346.039
France	48.878.667	175.119.000
Allemagne	33.008.259	133.065.075
Grèce	807.506	2.904.545
Italie	49.592.099	120.944.147
Pays-Bas	76.907.145	171.799.557
Russie	6.971.017	7.684.343
Serbie	715.813	1.539.424
	605.339.738	1.146.399.390

L'Egypte, la Turquie, l'Espagne, les États-Unis et les États figurant sous la rubrique « Autres pays », n'entrent pas dans ce tableau. Néanmoins en totalisant les exportations roumaines dans les douze pays énumérés ci-dessus, la différence entre les sommes obtenues par chacune des deux statistiques, est déjà formidable.

La chose s'explique aisément. Il arrive que les statistiques étrangères enregistrent deux ou trois fois les mêmes quantités de marchandises provenant de Roumanie.

Les statistiques belge et hollandaise sont tout particulièrement instructives à cet égard.

La statistique belge fait entrer dans son commerce

spécial des produits qui traversent seulement les entrepôts du pays ; c'est ainsi qu'elle enregistre, comme importées pour la consommation intérieure, une grande quantité de céréales roumaines, destinées à être réexportées en France et en Allemagne. Un exemple frappant nous est fourni par les statistiques relatives au commerce du blé : suivant la statistique roumaine, nous avons exporté en Hollande, au cours de l'année 1911, 181.498.335 kilos de blé. Mais la statistique hollandaise nous donne un chiffre bien supérieur : 237.005.605 kilos. La différence est de 55.507.270 kilos. Cette quantité ne figure pas dans les statistiques roumaines. D'où peut-elle provenir ?

Nous croyons qu'elle vient de Belgique. En effet, la statistique belge, en 1911, accuse un chiffre de 685.452.835 kilos de blé importé pour la consommation intérieure. D'autre part les exportations de blé, la même année, s'élèvent à un chiffre considérable. Or, la Belgique ne produit pas suffisamment de blé, pour en exporter. Les exportations doivent donc porter sur des quantités provenant d'autres pays, mais que la statistique belge a pourtant enregistrées comme destinées à la consommation intérieure. La Roumanie, nous l'avons vu, est la première parmi les pays qui exportent du blé en Belgique. Il est naturel que la plus grande partie des blés, que la statistique belge passe aux exportations, soit ainsi de provenance roumaine.

La Hollande a importé (suivant la statistique belge) en 1911, 80.506.435 kilos de blé de Belgique. Il est

probable que dans ces 80 millions, étaient compris les 55.507.270 kilos de blé roumain, que la statistique hollandaise enregistre aux importations sans que la statistique roumaine en fasse mention.

On pourrait noter d'autres exemples de double emploi, portant sur les céréales, dans les autres statistiques étrangères ; il existe certainement des chiffres qui sont ainsi passés à la fois dans les statistiques belges, françaises et allemandes.

Une erreur analogue peut être relevée dans les statistiques allemandes, pour les céréales roumaines qui vont en Suisse, après avoir traversé l'Allemagne. A leur entrée en Allemagne, les céréales sont passées dans la statistique comme destinées à la consommation locale, tandis qu'elles sont en réalité expédiées par le Rhin ou par rail, vers la Suisse. Ceci nous explique les différences considérables qui existent entre les statistiques roumaine et helvétique. La première estime à 192.729 francs, la valeur des marchandises exportées en 1911 en Suisse, la seconde nous donne le chiffre de 32.346.039 francs. Ajoutons toutefois, que cette erreur ne doit pas être attribuée uniquement à la statistique allemande, mais aussi à la statistique italienne, étant donné qu'une partie des produits roumains prennent la route de Gènes pour aller en Suisse.

La commission de 1906, nous l'avons vu, a déterminé les prix des marchandises à la frontière roumaine. Pour les exportations, les frais de transports jusqu'à la frontière sont donc compris dans cette

évaluation. Or, la plupart des statistiques étrangères évaluent leurs importations suivant le prix du marché national. Les prix qui leur servent de base sont donc sensiblement plus élevés que ceux de la statistique douanière roumaine, puisqu'aux frais du transit de l'intérieur de la Roumanie à la frontière, il faut encore ajouter le coût du transport de la frontière roumaine au marché consommateur.

Il y a là encore un facteur qui tend à favoriser les écarts des statistiques.

Les constatations que nous venons de faire, condamnent le procédé qui consisterait à ajouter à la balance du commerce, une somme de plusieurs dizaines de millions (1), aux chiffres des exportations, à seule fin de corriger les erreurs et les oublis de la statistique roumaine.

S'il existe un déficit à combler, ce déficit est de quelques millions tout au plus. Il trouve d'ailleurs sa contre-partie du côté des importations. Les marchandises qui entrent en Roumanie à la faveur de la fraude, sans être déclarées à la douane par leur propriétaire, représentent parfois des sommes considérables. La valeur totale des produits qui pénètrent ainsi chaque année est impossible à calculer pratiquement, mais on peut l'évaluer, croyons-nous, à quelques millions.

Un dernier élément dont nous devons tenir compte,

1. Comme faisait le projet de loi pour le tarif des douanes de 1904, qui ajoutait chaque année 60 millions à la valeur des exportations.

avant de passer à la balance des métaux précieux, est le coût du transport payé pour les marchandises importées; c'est toujours le consommateur qui paye le transport des articles qu'il fait venir de l'étranger; comme le transport est effectué en grande partie par les compagnies de chemins de fer ou de navigation étrangères, ce qui leur est payé sort définitivement du pays. Cependant ces déboursés sont déjà compris dans la balance du commerce, aux importations. En effet, nous avons dit que les prix des marchandises importées ont été fixés par la commission de 1906 à leur passage en douane, c'est-à-dire en tenant compte du transport, par navires ou chemins de fer étrangers, jusqu'à la frontière roumaine. Nous ne reviendrons donc plus sur cette question.

Il y aurait pourtant une petite déduction à faire, relative au transport des marchandises importées par le service maritime roumain. Le prix de transport qui lui est payé, reste bien dans le pays. Il devrait, par conséquent, être déduit de la valeur des importations. Mais cette somme est infime et représente à peine quelques centaines de mille francs par an.

Examinons maintenant la balance des métaux précieux, exportés ou importés par la poste, pendant la période 1906-1911.

	Importations	Exportations	Solde
1906 . . .	4.791.657	8.956.258	— 4.164.601
1907 . . .	6.682.833	10.526.129	— 3.843.296
1908 . . .	6.243.374	11.014.885	— 4.771.511
1909 . . .	13.653.513	6.233.268	+ 7.420.275
1910. . . .	23.733.843	5.633.007	+ 18.100.836
1911 . . .	11.469.627	3.597.290	+ 7.872.337
1906-1911. .	66.574.877	45.960.837	+ 20.614.040

Le solde est en faveur de la Roumanie.

Ajoutons encore au passif de la balance des comptes, l'argent dépensé par les Roumains à l'étranger. Des économistes compétents ont évalué les dépenses ainsi faites, à 50 millions de francs par an.

Il nous reste à examiner une dernière forme sous laquelle l'argent roumain sort du pays : ce sont les intérêts de la dette publique, payés à l'étranger.

Voici quelles sont les annuités et les sommes destinées à l'amortissement (1).

	Annuités	Amortissement
1906-1907 . . .	85.019.212 fr. dont	21.745.734 fr.
1907-1908 . . .	80.694.483	— 22.642.574 —
1908-1909 . . .	82.126.620	— 23.577.166 —
1909-1910 . . .	85.159.829	— 25.688.757 —
1910-1911 . . .	84.224.711	— 27.423.901 —
1911-1912 . . .	98.612.626	— 31.509.579 —

L'amortissement, qui correspond à des valeurs entrées déjà dans le pays, sous forme d'emprunt, ne doit

1. Voir *l'Exposé de la situation financière du trésor public*, publication officielle annuelle. Bucarest.

pas entrer dans la balance des comptes. Seuls doivent y figurer les intérêts payés à l'étranger pour le service des emprunts d'État ; pour calculer le montant de ces intérêts nous n'avons qu'à déduire de chaque annuité, l'amortissement correspondant , nous obtenons les chiffres suivants :

1906-1907	63.273.478 fr.
1907-1908	58.051.909 —
1908-1909	58.549.454 —
1909-1910	59.471.072 —
1910-1911	56.800.810 —
1911-1912	67.103.047 —
1906-1911	363.249.770 —

Mais il faut nous garder de passer cette somme toute entière au passif de la balance, sous peine de commettre une erreur assez grande. Une partie de ces sommes payées à titre d'intérêt, restent, en définitive, à l'intérieur du pays. Un certain nombre de titres de rente et qui augmente chaque année, est dans la possession des Roumains, ou d'étrangers demeurant en Roumanie. Les intérêts qui leur sont servis, doivent être déduits du chiffre global de 363 millions.

On peut calculer approximativement les intérêts servis aux détenteurs roumains. Ils représentaient en 1910-1911, 16 % de la valeur totale des intérêts (1). Au cours des années précédentes, cette proportion a

1, Voir G. Dobrovici, *Histoire de la dette publique de la Roumanie*. Bucarest, 1913.

été certainement plus petite ; elle a peut-être été plus grande en 1911-1912. En nous basant sur une moyenne de 15 %, il résulte que sur 363.249.770 francs d'intérêts, payés pendant la période 1906-1911, 308.762.405 francs sont allés à l'étranger et 54.487.365 francs sont restés dans le pays.

Nous pouvons maintenant établir la balance générale des comptes.

ACTIF

Valeur des exportations (1906-1911). . .	3.162.589.810 fr.
Or et argent entré par poste dans le pays. . .	66.574.877 —
Total de l'actif.	3.229.164.687 —

PASSIF

Valeur des importations (1906-1911). . .	2.529.866.281 fr.
Or et argent sorti par poste.	45.960.837 —
Intérêts de la dette publique, payés à	
l'étranger	308.762.405 —
Argent dépensé par les Roumains à	
l'étranger	300.000.000 —
Total du passif.	3.184.589.523 —
Actif.	3.229.164.687 fr.
Passif	3.184.589.523 —
Solde favorable	44.575.164 —

Suivant nos calculs, la Roumanie se serait donc enrichie entre 1906 et 1911, de plus de 44 millions de francs.

Ce chiffre doit être inférieur à la réalité. Nous pou-

vons en relever des indices certains : les disponibilités de plus en plus abondantes ; la création de nouvelles banques ; l'émission d'emprunts intérieurs depuis 1910, notamment celui de 50 millions pour la construction des écoles et celui de 428 millions, pour les chemins de fer, à émettre ; les bons de trésor émis en 1913, représentant une valeur de 150 millions ; les titres de rentes extérieures qui pénètrent chaque année dans le pays en nombre plus considérable ; la circulation monétaire beaucoup plus abondante qu'autrefois, ce sont là des indices que la Roumanie travaille et s'enrichit.

CONCLUSIONS

Avant de terminer notre travail, jetons un dernier coup d'œil en arrière.

Il ressort de l'étude que nous venons de faire, les idées générales suivantes :

La Roumanie est tributaire de l'étranger pour les produits manufacturés, et de plus pour les matières premières qui sont nécessaires à son industrie, mais que son sol ne produit pas.

Ses exportations consistent principalement en céréales, légumes, bois et pétrole, qui sortent de ses frontières sans avoir subi une véritable transformation. Nous ferons toutefois une réserve en ce qui concerne les farines, le pétrole raffiné, la benzine, les meubles, planches et objets de bois, etc. Une certaine part d'activité industrielle s'incorpore à tous ces produits avant leur exode du pays ; mais ils ne constituent qu'une part réduite des exportations.

Ce double courant d'échanges ne va pas sans entraîner une perte pour l'économie nationale.

De nombreux produits d'exportation qui s'en vont à l'étranger, reviennent ensuite, transformés. D'autres sont consommés sur les marchés étrangers, après avoir perdu leur nom de provenance, leur nationa-

lité. En face de cette situation, il n'y a qu'un remède : le développement de l'industrie nationale. Nous avons eu, à différentes reprises, l'occasion d'étudier les efforts qui ont été faits dans cette voie.

Les importations, par le fait même qu'ils consistent surtout en produits fabriqués, viennent de l'Occident. Les importations d'Orient sont beaucoup moindres. Nous donnons quelques chiffres de 1909 à 1911, en considérant comme pays d'Orient : la Russie, la Bulgarie, l'Égypte, la Grèce, la Serbie et la Turquie (1).

VALEUR DES IMPORTATIONS		
	<i>D'Occident</i>	<i>D'Orient</i>
1909. . . .	342.888.751 fr.	25.411.348 fr.
1910. . . .	380.294.735 —	29.420.841 —
1911. . . .	538.788.600 —	30.956.427 —

A l'exportation, la différence subsiste entre les pays d'Orient et d'Occident, quoique les exportations en Orient soient supérieures aux importations.

VALEUR DES EXPORTATIONS		
	<i>En Occident</i>	<i>En Orient</i>
1909. . . .	426.201.082 fr.	38.855.537 fr.
1910. . . .	575.800.422 —	40.704.450 —
1911. . . .	641.534.383 —	50.186.025 —

En dépit de ces chiffres, l'Orient n'en reste pas moins un débouché de premier ordre pour le com-

1. Nous avons compté parmi les pays d'Occident, la rubrique « autres pays », qui comprend : le Danemark, la Suède, la Norvège, le Portugal, etc.

merce roumain. En examinant les statistiques d'un peu près, une importante remarque s'impose. Tandis que la majeure partie des exportations en Occident consiste en produits n'ayant subi aucune transformation, la Roumanie exporte en Orient une grande quantité de produits industrialisés. L'Orient constitue donc le meilleur débouché pour l'industrie roumaine. La Turquie et l'Égypte absorbent plus des trois quarts des exportations totales en Orient. La dernière statistique douanière, celle de 1911, est là pour nous convaincre.

En revanche le commerce roumain avec les autres pays d'Orient, surtout avec les États balkaniques, est encore très réduit. Nous ne reviendrons pas sur les causes de cette situation ; nous dirons seulement quelques mots d'une proposition, qui a fait l'objet de longues discussions dans les milieux intéressés.

L'alliance politique des États balkaniques a suggéré à beaucoup d'esprits une alliance économique, sur des bases plus larges encore. Il s'agirait d'une union

Le commerce extérieur de la Roumanie, Bulgarie, Grèce et Serbie, en 1909-1911 :

		Roumanie	Bulgarie	Grèce	Serbie
		(Francs)	(Francs)	(Francs)	(Francs)
1909	Importations	368.300.099	160.429.624	137.549.244	73.535.086
	Exportations	465.056.619	111.433.683	101.686.905	92.981.755
1910	Importations	409.715.576	177.356.723	160.536.471	84.695.641
	Exportations	616.504.872	129.052.205	144.571.070	98.388.028
1911	Importations	569.745.027	199.344.808	173.510.393	115.425.415
	Exportations	691.720.408	184.633.945	140.902.651	116.916.352

(Voir *Le commerce extérieur de la Roumanie, pour l'année 1914*, page XXIV.)

douanière entre l'Albanie, la Bulgarie, la Grèce, le Monténégro, la Roumanie, la Serbie et la Turquie.

Les avis se sont partagés sur la question. On a dit que les États balkaniques, hormis la Turquie, ont des besoins similaires, ce qui rend leurs relations commerciales très peu développées. Une union douanière permettrait cependant aux puissances intéressées d'unir leurs forces et de mieux défendre leurs intérêts.

La Roumanie tirerait aussi partie de cette union. Elle se présenterait dans des meilleures conditions sur le marché turc ; elle serait à même de profiter du débouché considérable qui s'ouvre à elle par la mise en valeur des territoires asiatiques de la Turquie. Les produits roumains entreraient librement dans toutes les provinces de l'empire ottoman.

Mais ce projet attrayant pour les États balkaniques, ne va pas sans nuire à d'autres puissances. Les grands États industriels du centre et de l'ouest de l'Europe, ne resteraient pas impassibles à l'apparition d'aussi redoutables concurrents sur le marché turc, qu'ils se disputent avec acharnement. Il est probable qu'ils feraient une opposition sérieuse à la réalisation de ce projet ; les moyens ne leur feraient pas défaut.

Nous n'avons qu'à citer à titre d'exemple, l'attitude prise par l'Autriche-Hongrie, en face du projet d'union douanière entre la Bulgarie et la Serbie.

La constitution d'une union douanière entre les États des Balkans, aurait sur les intérêts des puissances européennes, des conséquences beaucoup plus

intéressantes qu'une simple union serbo-bulgare.

Il est donc à prévoir que des difficultés insurmontables surgiraient de tous côtés ; nous pourrions dès aujourd'hui classer ce projet dans le domaine de l'irréalisable.

Vu : *le Président de la Thèse,*

F. FAURE

Vu . Le Doyen,
LARNAUDE

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	5
AVANT-PROPOS	11
INTRODUCTION.	15

PREMIERE PARTIE

Historique du commerce extérieur roumain

CHAPITRE PREMIER. — Le commerce extérieur des Principautés danubiennes, depuis leur fondation jusqu'au traité d'Andrinople (1829)	31
CHAPITRE II. — Le commerce extérieur des Principautés et de la Roumanie depuis le traité d'Andrinople jusqu'en 1875	44
CHAPITRE III. — Le commerce extérieur de la Roumanie de 1875 à 1905	70

DEUXIÈME PARTIE

Le commerce extérieur de la Roumanie de 1906 à 1911

CHAPITRE PREMIER. — Le commerce extérieur suivant les catégories de marchandises	95
I. — Animaux vivants	100
II. — Produits alimentaires d'animaux	107
III. — Produits d'animaux non alimentaires.	117

IV. — Peaux, objets en peau	118
V. — Fourrures	124
VI. — Laines et poils	125
VII. — Matières diverses d'animaux	130
VIII. — Soies et industries dérivées	131
IX. — Céréales et dérivés	132
X. — Légumes, fleurs, graines et parties de plantes	175
XI. — Huiles végétales.	176
XII. — Boissons	177
XIII. — Fruits et coloniales	180
XIV. — Sucre et produits du sucre.	182
XV. — Arbres, bois et industries dérivées	185
XVI. — Textiles végétaux et industries dérivées.	192
XVII. — Confections	196
XVIII. — Papier	196
XIX. — Celluloïde	197
XX. — Caoutchouc, gutta-percha, sucs végétaux	198
XXI. — Eaux minérales et sels	198
XXII. — Terres, pierres et produits de ces ma- tières	199
XXIII. — Verreries	200
XXIV. — Pétroles et bitumes.	200
XXV. — Métaux, ouvrages en métal et autres produits miniers	220
XXVI. — Machines	223
XXVII. — Véhicules	224
XXVIII. — Embarcations	225
XXIX. — Horlogerie.	225
XXX. — Instruments de musique	226
XXXI. — Jouets	226
XXXII. — Produits chimiques et médicaments.	226
XXXIII. — Parfumerie.	227
XXXIV. — Couleurs et vernis	228
XXXV. — Explosifs.	228
CHAPITRE II. — Le commerce extérieur suivant les pays de provenance et de destination	230
Allemagne	230

Angleterre	236
Autriche-Hongrie	241
Belgique.	246
Bulgarie	251
Egypte	256
France	260
Grèce	268
Italie.	270
Hollande	272
Russie	274
Serbie	275
Turquie	276
Suisse.	279
Espagne	279
Etats-Unis	280
CHAPITRE III. — Etude des voies du commerce . . .	281

TROISIÈME PARTIE

Le règlement des échanges internationaux.	291
--	-----

CONCLUSIONS	305
TABLE DES MATIÈRES.	311

MAYENNE, IMPRIMERIE CHARLES COLIN



